



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 12 febbraio 2022



Prime Pagine

12/02/2022	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Foglio	11
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Giornale	12
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Giorno	13
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Manifesto	14
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Mattino	15
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Messaggero	16
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Il Tempo	20
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Italia Oggi	21
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	La Nazione	22
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	La Repubblica	23
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	La Stampa	24
Prima pagina del 12/02/2022		
12/02/2022	Milano Finanza	25
Prima pagina del 12/02/2022		

Primo Piano

11/02/2022	Informatore Navale	26
Firmato l'accordo di collaborazione tra il MIMS, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e ASSOPORTI		

11/02/2022	Port Logistic Press	Ufficio stampa	28
Accordo di collaborazione tra le Capitanerie e i porti per mettere a fattore comune dati ed esperienze			

Venezia

11/02/2022	Primo Magazine		29
AdSP MAS, nuovo regolamento per le concessioni demaniali marittime			

Savona, Vado

12/02/2022	Informare		30
Nell' ultimo trimestre del 2021 si è attenuata la ripresa del traffico nei porti di Genova e Savona-Vado			
11/02/2022	Savona News		33
Savona, passaggio di consegne per la Capitaneria di porto: il nuovo Comandante è il capitano Giulio Piroddi (FOTO)			
11/02/2022	Shipping Italy		34
Un 2021 in ripresa nei porti di Genova e Savona ma non abbastanza rispetto al prepanemia			

Genova, Voltri

11/02/2022	Ansa		36
Porti: Genova; Signorini, per depositi chimici non c' è piano B			
11/02/2022	BizJournal Liguria		37
Amministrative Genova, Piciocchi a Dello Strologo: «Misuriamoci sui fatti»			
11/02/2022	BizJournal Liguria		39
Seminario italo-russo venerdì 18 febbraio a Genova, tema: l' arte dell' innovazione			
11/02/2022	Genova Today		40
Il Terzo Valico diventa un' opera d' arte esposta a New York			
11/02/2022	Italtpress		41
Webuild, in mostra a New York l' opera sul Terzo Valico dei Giovi			
11/02/2022	The Medi Telegraph		43
Genova, Signorini: "Per i depositi chimici non c' è un piano B"			

Ravenna

11/02/2022	FerPress		44
Porto Ravenna: nel 2021 record di traffici. +20,8% sul 2020			
11/02/2022	Informatore Navale		46
Kalypso sceglie Ravenna come scalo dell'Adriatico verso Oriente			
12/02/2022	Primo Magazine		47
Kalypso sceglie Ravenna come scalo dell' Adriatico verso Oriente			

11/02/2022	Ravenna Today	48
Porto, Tcr: "Container in aumento, ma i costi triplicati dell' energia ci mettono in difficoltà"		
11/02/2022	Sea Reporter <i>Redazione Seareporter.it</i>	49
Kalypso sceglie Ravenna come scalo dell' Adriatico verso Oriente		
11/02/2022	Shipping Italy	50
Traffici e treni da record al porto di Ravenna nel 2021		

Livorno

11/02/2022	Corriere Marittimo	52
Porti Alto Tirreno, digitalizzazione delle procedure doganali per l' avvio del SUDOCO		
11/02/2022	La Gazzetta Marittima	53
Al via il questionario con gli stakeholder		
12/02/2022	La Gazzetta Marittima	54
AdSP Nord Tirreno: domani, dopodomani o chissà quando		
12/02/2022	La Gazzetta Marittima	55
General Export Livorno, il mantra fast		
12/02/2022	La Gazzetta Marittima	57
Cold ironing e sogni		
11/02/2022	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	58
Fermata una nave nel porto di Livorno		
11/02/2022	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	59
Digitalizzazione delle procedure doganali		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/02/2022	Ancona Today	60
Porto di Ancona, pronto l'incremento dei binari per il traffico commerciale		
11/02/2022	Ancona Today	62
Presentato il 'percorso archeologico', Ancona strizza l' occhio al suo passato		
11/02/2022	AnconaNotizie	63
Ancona, approvato il progetto sul percorso archeologico tra Palazzo degli Anziani e Casa del Capitano		
11/02/2022	Corriere Marittimo	66
Ancona, Ok al Piano regolatore portuale per il prolungamento della ferrovia della Darsena Marche		
12/02/2022	corriereadriatico.it	67
Presidenza dell' Ap: Vincenzo Garofalo all' esame di Camera e Senato. Il sindaco Mancinelli: «Non vediamo l' ora che diventi operativo»		
11/02/2022	FerPress	68
Porto di Ancona: incremento intermodalità con prolungamento binari nella Darsena Marche		
11/02/2022	Informare	70
Al via quest' anno nel porto di Ancona le opere propedeutiche all' allungamento dei binari ferroviari		
11/02/2022	Informatore Navale	71
PORTO DI ANCONA: INCREMENTO INTERMODALITA' DARSENA MARCHE		

11/02/2022	Messaggero Marittimo	<i>Veio Benetti</i>	73
12/02/2022	Primo Magazine		74
11/02/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	75

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

11/02/2022	CivOnline		77
11/02/2022	CivOnline		78
11/02/2022	CivOnline		80
11/02/2022	CivOnline		81
11/02/2022	CivOnline		82
11/02/2022	CivOnline		83
11/02/2022	FerPress		84
11/02/2022	Informare		85
11/02/2022	Informazioni Marittime		86
11/02/2022	Informazioni Marittime		87
11/02/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	88
11/02/2022	Shipping Italy		89

Napoli

12/02/2022	La Gazzetta Marittima		91
12/02/2022	Informatore Navale		92
11/02/2022	Cronache Della Campania	<i>Giuseppe Del Gaudio</i>	93

11/02/2022	Il Nautilus	94
Nauticsud: domani alle 11.30 inaugurazione alla Mostra d' Oltremare		

Brindisi

11/02/2022	Brindisi Report	95
Cgil: "Via libera a deposito gas pregiudica il futuro del porto"		
11/02/2022	Brindisi Report	97
Ok ministero a deposito Gnl, Rossi: "Inaccettabile, ricorreremo al Tar"		
11/02/2022	Brindisi Report	98
Amati sul deposito Gnl a Brindisi: "Plaudo alla decisione del Ministero"		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

11/02/2022	FerPress	99
Gioia Tauro Port Agency: formazione e celerità di chiamata al lavoro i 2 capisaldi		
11/02/2022	Il Nautilus	100
AGENZIA PORTUALE: FORMAZIONE E REGOLAMENTO DI CHIAMATA DEI LAVORATORI		
11/02/2022	Informare	101
L' AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha adottato il regolamento di chiamata dei lavoratori portuali		
11/02/2022	Informatore Navale	102
AGENZIA PORTUALE: FORMAZIONE E REGOLAMENTO DI CHIAMATA DEI LAVORATORI		
11/02/2022	Informazioni Marittime	103
Agenzia portuale, a Gioia Tauro si punta sulla formazione		
11/02/2022	Messaggero Marittimo	Redazione 104
Gioia Tauro: nuove regole di chiamata al lavoro		
11/02/2022	Sea Reporter	Redazione Seareporter.it 105
Formazione e celerità dei lavoratori iscritti alla Port Agency		
11/02/2022	Ship Mag	Redazione 106
Gioia Tauro, nuovo iter per la chiamata dei lavoratori. Il progetto "Formaport" entra nel vivo		

Cagliari

11/02/2022	Blog Sicilia	Redazione 107
Sicilia e Sardegna si alleano in nome della cultura, Monumenti aperti e Le Vie dei Tesori		
11/02/2022	Palermo Today	109
Le Vie dei Tesori in trasferta, Sicilia e Sardegna insieme per valorizzare il loro patrimonio		
11/02/2022	SiciliaNews24	111
Fermato autotrasportatore maltese con oltre 115mila euro		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

11/02/2022	Blog Sicilia	Redazione 112
Green pass base per viaggi da e per le isole minori, dal Senato ok a emendamento del M5S		

11/02/2022	Blog Sicilia	<i>Redazione</i>	113
Collegamenti con le isole minori, "Troppi disservizi, è inaccettabile"			
11/02/2022	Informare		115
Nel 2021 i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni hanno movimentato 30 milioni di tonnellate di merci			
11/02/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	116
Porti dello Stretto: traffici merci su rotabili e di rinfuse solide trainano la ripresa del dopo pandemia			
11/02/2022	Shipping Italy		118
A vuoto il secondo assalto di Caronte & Tourist al rimorchio nello Stretto			
11/02/2022	Stretto Web		119
Trasporti nello Stretto, addio al Super Green Pass su traghetti e aliscafi: cosa cambia per i viaggiatori tra Calabria e Sicilia			
11/02/2022	Stretto Web		122
Il 2021 si chiude con il vento in poppa per i Porti dello Stretto: valori superiori al periodo pre-Covid [DATI]			
11/02/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	124
Autorità Portuale Stretto di Messina. Nel 2021 porti in ripresa dopo la crisi Covid I DATI			
11/02/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	126
Messina, Seaflight al Tar il 23 febbraio. La boutade di De Luca: "Potrei rinviare le dimissioni"			

Focus

11/02/2022	Agenparl		127
Intesa Sanpaolo, economia globale: filiere produttive internazionali sotto stress, ma segnali di miglioramento -			
11/02/2022	Eco del Sud	<i>La Redazione</i>	133
Papa Francesco: "Buttare via la plastica al mare è criminale"			
12/02/2022	Il Giornale Pagina 6	<i>SOFIA FRASCHINI</i>	134
Ita tornerà privata: lo Stato prepara l' uscita			
12/02/2022	Il Messaggero Pagina 17		136
Franco: «Per Ita altri pretendenti»			
12/02/2022	Il Tempo Pagina 12	<i>UGO PEPE</i>	138
Ok alla privatizzazione di Ita			
12/02/2022	La Gazzetta Marittima		140
Per San Valentino GNV offre super-sconti			
12/02/2022	La Gazzetta Marittima		141
Caro carburanti, qualcosa che non torna			
12/02/2022	La Gazzetta Marittima		142
Per MSC Crociere l'invernale 2022-2023			
12/02/2022	La Gazzetta Marittima		143
Legge Salvamare, perché è bloccata?			
12/02/2022	La Repubblica Pagina 22	<i>DI ALDO FONTANAROSA</i>	144
Via alla privatizzazione di Ita Franco: "Possiamo cederla tutta"			
12/02/2022	La Stampa Pagina 25	<i>PAOLO BARONI</i>	146
Il governo dice sì alla vendita di Ita lo Stato resta socio ma studia l' addio			
12/02/2022	Libero Pagina 21	<i>BENEDETTA VITETTA</i>	148
Ora tutti vogliono Ita: si fa avanti anche Delta			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30 - Tel. 06 885251

FONDATO NEL 1876

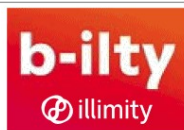
Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it



Virus e mascherine
Il piacere ritrovato di vedere un sorriso
di **Maurizio de Giovanni**
a pagina 11



Domani in edicola
Viaggio dentro i disastri del '900
nel supplemento culturale e già oggi nell'App



Crisi Gli stranieri in fuga da Kiev Biden ai leader Ue «Attacco vicino, lasciate l'Ucraina»

di **Francesco Battistini** e **Giuseppe Sarina**

Escalation nella crisi ucraina. «Attacco vicino, gli stranieri subito via da Kiev», ha detto il presidente americano Joe Biden agli alleati dell'Unione europea.

alle pagine 14 e 15



Un carrarmato russo al confine ucraino Afp

LE VIRTÙ DELLA NATO

di **Daniilo Taino**

L'Ucraina non può essere considerata un pedone sulla scacchiera dell'Europa, pronto a essere sacrificato per un supposto interesse superiore. Per almeno due motivi. Primo, tutte le Nazioni hanno il diritto inalienabile di non vedersi sottrarre con la forza parti di territorio e hanno il diritto di avere la politica estera che decidono, non dettata dalle minacce armate di altre potenze. Secondo, sacrificare anche solo una parte della sovranità di Kiev di fronte alle richieste di Putin sarebbe una vittoria che incoraggierebbe il leader russo nella sua strategia di divisione dell'Europa e di «revisionismo» degli equilibri e dei paradigmi di pace seguiti al crollo dell'Unione Sovietica trent'anni fa.

Ciò a cui punta l'uomo forte del Cremlino non è tanto una fetta di Ucraina: è affermare nella realtà il ritorno alle sfere d'influenza che congelarono l'Europa durante la Guerra Fredda del secolo scorso. È il ritorno a un mondo nel quale ci sono alcune potenze, grandi Nazioni, che possono imporre con la forza le proprie volontà e i propri interessi a Paesi più piccoli. Se questo obiettivo di Mosca avesse successo, l'intera sicurezza europea, a cominciare dall'Est del continente ma non solo lì, sarebbe messa in discussione.

continua a pagina 32

Stop alle «porte girevoli» per i magistrati, cambia il Csm. Il premier: io capo del centro? Il lavoro lo trovo da solo

Draghi: non entro in politica

Giustizia, passa la riforma. Superbonus, il governo: «Truffe e pochi controlli». Gelo M5S

IL COMMENTO

Sarà una prova anche per toghe e Parlamento

di **Giovanni Bianconi**

Al termine di una lunga gestazione, complice l'intermezzo quirinalizio, il governo ha partorito la riforma del Consiglio superiore della magistratura e dell'ordinamento giudiziario, terzo capitolo dopo quello del processo penale e del processo civile.

continua a pagina 32

GIANNELLI

GIUSTIZIA E CSM



Nel giorno dell'approvazione della riforma del Csm il premier Draghi annuncia che non entrerà in politica.

da pagina 2 a pagina 7

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Il partito che non c'è

Da ieri restano orfani quanti speravano di fondare un partito di Draghi senza Draghi, trasformando il premier in un brand per il loro merchandising elettorale.

continua a pagina 7

BONOMI, CONFINDUSTRIA

«Più incentivi all'impiego Così si cresce»

di **Federico Fubini**

Un solo obiettivo: crescere, con «tagli alle tasse sul lavoro». Così Carlo Bonomi, presidente di Confindustria.

a pagina 9

Le storie La giornata mondiale dedicata alle ricercatrici



Barbara Mazzolari, 54 anni, è di Livorno



Marta Ceroni, 53 anni, è nata a Milano



Chiara Montanari, 47 anni, nata a Pisa



Valentina Sumini, 36 anni, di Genova

**Spazio, robot, ecologia
La scienza delle donne**

di **Massimo Sideri**

Storie di determinazione, passione e amore per la scienza. Nella giornata mondiale dedicata alle ricercatrici ecco quattro donne straordinarie. Dalla robotica allo spazio, fino alle missioni in Antartide.

a pagina 23

Suicidio assistito Scelto il farmaco Via libera dai medici Mario: «Vinta la sfida, posso morire sereno»

di **Giulio Fasano**

«Ho avuto quello che volevo e sono felice, posso disporre della mia vita e morire sereno». Mario, tetraplegico da dieci anni, ha vinto la sua battaglia. Via libera dei medici al suicidio assistito. Quando vorrà, farà partire da solo un'iniezione con un farmaco letale.

a pagina 21

Il caso Il prefetto: allarme violenza Lista nera anti-risse I mille ragazzini «schedati» a Padova

di **Marco Imarisio**

È la lista nera di Padova, quella dei cattivi ragazzi. Mille giovanissimi identificati da polizia e carabinieri. Italiani di seconda generazione, quasi tutti della provincia, si danno appuntamento sui social per scatenare risse. Il prefetto Grassi: è allarme violenza.

a pagina 19

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Distanziamento di Stato

Osservando l'iconica foto dell'incontro al Cremlino tra Putin e Macron, due maschi diversamente alfa che in comune hanno solo l'ultima lettera del cognome, qualcuno ha pensato: non avrebbero fatto meglio a parlarsi su Zoom? Almeno si sarebbero visti da vicino, invece di rivolgersi entrambi a quel centrotavola floreale che in tanta immensità sembrava ancora più perso di loro. Il fatto è che Putin offre ai suoi gentili ospiti due pacchetti-ricevimento, esecutive e standard, per usare il linguaggio dei treni e del manager. Il pacchetto esecutivo, scelto nei giorni scorsi dal leader kazako, prevede tavolo corto e stretta di mano calorosa, forse anche pacca sulla spalla e ganascino, ma a condizione che l'interlocutore si sottoponga a un tampone molecolare

sul suolo russo. Il pacchetto standard, quello del tavolo con prolunga, è invece riservato a chi come Macron si rifiuta di lasciare le impronte

del suo Dna nei laboratori del Cremlino. Da questa storia estrema di distanziamento sociale si possono dedurre un paio di cose. Che Putin, dietro l'aria da duro, ha il terrore di prendersi il virus esattamente come noi. E che Macron, dietro l'aria da bamboccione, ha letto molti libri gialli e probabilmente qualche dossier. Il problema è che, a differenza di Putin, non è costante nelle sue diffidenze: dopo il summit ha partecipato a una cena di lavoro in cui le tracce del Dna ha finito per lasciarle lo stesso. Andreotti si sarebbe portato le posate da casa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NASCE

b-ilty

PROVA LA VERSIONE BETA SU BILTY.ILLIMITY.COM



Milano, 15 arresti per gli appalti ferroviari Rfi alla 'ndrangheta. Indagata Ventura, candidata giallorosa in Calabria ritirata dopo i pezzi del "Fatto"



Sabato 12 febbraio 2022 - Anno 14 - n° 42
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 3,90 con il mensile FQ MillennioM
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SCHIFORME E SCANDALI

1 anno di Draghi: disastri, frodole e gaffe da Migliori

◻ A PAG. 6-7

LEGA: VIA IL GREEN PASS

Bocciati i ristori per le famiglie dei medici "eroi"



◻ SALVINI A PAG. 4

DI BATTISTA VS DI MAIO

Conte, rafforzato da Grillo, prepara il ricorso a Napoli

◻ DE CAROLIS A PAG. 8

"UNGHERIA": I VERBALI

Davico: "Ermini mi chiedeva chi c'era nella loggia"

◻ MASSARI A PAG. 9

» STORIE DI APOCALISSE

E i Mangiacarne sconfissero noi Mangiapesce

» Jack London

Il vecchio Barba Lunga smise di parlare, si leccò le dita unte e le strofinò sui fianchi nudi dove non arrivava il pezzo unico di pelle d'orso che lo ricopriva. Accosciati intorno a lui si trovavano tre giovani uomini: due, Testa Gialla e Cervo che Corre, erano i suoi nipoti, il terzo era Paura del Buio. In apparenza sembravano uguali, essendo tutti parzialmente ricoperti da pelli di animali selvatici.

A PAG. 19

FAKE NEWS L'ultimo attacco su un vecchio video del 2014

Tre dossier falsi anti-Ranucci: destre e Iv all'assalto di Report

■ Dopo Forza Italia e renziani, "Il Riformista" di Romeo e Sansonetti dichiara guerra al giornale Rai. Che ribatte: "Ho già querelato e vinto in tribunale contro quelle accuse fasulle"

◻ MANTOVANI A PAG. 16



Più pelo per tutti

» Marco Travaglio

Il garrulo Giuliano Amato, nella sua ultima reincarnazione di presidente della Consulta, anziché tacere in attesa di pronunciarsi il 15 febbraio con i 14 colleghi sull'ammissibilità degli 8 referendum (sulla cannabis, l'eutanasia e la giustizia), twitta: "I referendum sono una cosa molto seria e perciò bisogna evitare di cercare ad ogni costo il pelo nell'uovo per buttarli nel cestino". In realtà, proprio perché i referendum sono una cosa molto seria, la Corte deve valutare se le norme prodotte da un successo dei Sì sarebbero compatibili con la Costituzione. Anche cercando il pelo nell'uovo, che è inversamente proporzionale al pelo sullo stomaco (di cui Amato, nelle sue numerose vite, ha dato prove preclare). Quello sulla **cannabis** è compatibile con la Carta. Quello sull'**eutanasia** tocca una materia così delicata che merita una legge ben ponderata, non la scure del Sì/No. E quelli sulla giustizia sono quasi tutti incostituzionali.

1. Responsabilità civile. Oggi chi ritiene di aver subito un torto dalla giustizia può chiedere i danni allo Stato. Se passa il referendum, potrà fare causa direttamente al magistrato. Così chiunque sarà condannato nel penale si vedrà dar torto nel civile denuncerà i suoi giudici. Che, per evitarlo, non condanneranno più nessuno o daranno sempre ragione ai potenti e mai ai deboli. Ma i giudici sono soggetti soltanto alla legge" (art. 117). **2. Manette vietate.** Niente più custodia cautelare in carcere per finanziamento illecito ai partiti e per tutti i delitti puniti con pene sopra i 5 anni" (per gli altri già non è prevista), salvo nei casi di "concreto e attuale pericolo" che uno reitri "gravi delitti con armi o di altri mezzi di violenza" o di mafia e terrorismo. Così ladri, scippatori, bancarottieri, evasori, frodatori, corrotti, corruttori, concussori, truffatori, stalker verrebbero fermati e subito scarcerati dopo 48 ore. Una follia contraria ai principi di eguaglianza, di ragionevolezza e con le esigenze di ordine pubblico. **3. Carriere separate.** A parte l'assurdità del merito, l'"ordine giudiziario" unico fra pm e giudici è sancito dalla Costituzione, che non si cambia coi referendum abrogativi. **4. Legge Severino.** Si vuole abolire l'incandidabilità dei condannati definitivi per gravi o gravissimi reati. Ma si abroga l'articolo 54 della Costituzione, che impone "disciplina e onore" a chi ricopre cariche pubbliche, o si cancella il referendum. **5. Consigli giudiziari.** Nelle filiali locali del Csm che giudicano i magistrati, voterebbero pure gli avvocati. Così quello di Messina Denaro potrebbe dare la pagella a chi lo sta cercando. **6. Elezioni del Csm.** Chi si candida non dovrà più raccogliere firme. Almeno questo quesito è compatibile con la Costituzione: infatti non frega niente a nessuno.

SCONFITTA CON DRAGHI E GAROFOLI SU GIUDICI E PORTE GIREVOLI

Cartabia copiativa torna alla Bonafede



IL PREMIER NERVOSO
ATTACCA POSTE E M5S
SUL BONUS, ESCLUDE
UN FUTURO POLITICO
E SULLA GIUSTIZIA
PERDE UN'ALTRA VOLTA

◻ DI FOGGIA, MASCAI E PROIETTI
A PAG. 2-3 E 10

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Puttanate su Conte a pag. 8 • **Alleva** M5S, giudici à la carte a pag. 18
- **Monaco** Renzi indifendibile a pag. 13 • **Lillo** Caso Rossi, la foto del pm a pag. 13

IN CARCERE DA 23 ANNI

"Apo va liberato": oggi la protesta contro la Turchia



◻ GRAMAGLIA
A PAG. 17

EUROPA NUCLEARE



In abbinata con il Fatto Quotidiano a 3,90€

CHE C'È DI BELLO

La Fedeltà che annoia, Kafka in palcoscenico e la scrittura di Cerami

◻ DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Draghi: "Un lavoro me lo trovo da solo". Il nonno al servizio delle istituzioni sta regredendo all'infanzia.



il Giornale



SABATO 12 FEBBRAIO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 36 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. notturna)

In edicola il secondo volume della biografia di Curzio Malaparte

RIFORMA DELLA GIUSTIZIA PM-POLITICA: SOLO ANDATA

I magistrati che vengono eletti non tornano più in tribunale. Mezzo passo sulla separazione delle funzioni. Poco su Csm e valutazione delle toghe
Draghi non cerca lavoro: nel 2023 non farò il federatore del centro

VITA VISSUTA

di Augusto Minzolini

Eppur qualcosa si muove. Senza scomodare Galileo Galilei, sarà per le rivelazioni di Luca Palamara, sarà per il discorso di Mattarella, sarà per il timore del referendum, ma qualcosa è uscito dalla palude che inghiottiva ogni tentativo di riformare un sistema giudiziario marcio. Si poteva e si dovrà fare molto, molto, e ancora molto di più, specie sulla separazione delle funzioni tra giudici e Pm, sul sistema di elezione del Csm, o, ancora, sulla valutazione di professionalità dei magistrati, ma un passo è stato fatto nella riforma Cartabia. E caduta l'ipocrisia racchiusa nell'espressione da commedia all'italiana «porte girevoli», cioè la possibilità per un magistrato di entrare in politica e poi tornare a giudicare in tribunale. Una vera bestemmia per un sistema come il nostro che si fregia di principi altisonanti del tipo: «Un giudice non solo deve essere imparziale, ma deve apparire tale». Appunto, pura retorica: come può, infatti, essere imparziale chi si spoglia della toga, indossa una maglietta di parte e, poi, di nuovo si mette in toga? Uno si chiede, ma davvero un magistrato, da un seggio in Parlamento, da un ruolo di governo, da un incarico di capo di gabinetto (che è più politico di quello di un deputato o di un consigliere regionale), può tornare tranquillamente a fare il suo vecchio mestiere? Nel Paese di Pulcinella per ora sì.

Poche righe di vita vissuta. Il sottoscritto, assolto in primo grado in un processo, diventato senatore di Forza Italia, fu condannato in appello da un giudice che per 12 anni era stato parlamentare dell'Ulivo e per ben due volte sottosegretario. E in Cassazione quella condanna fu confermata da un magistrato che era stato capo di gabinetto del ministro di Giustizia del governo Prodi. Di più, entrambi - sia il parlamentare-sottosegretario-togato, sia il capo di gabinetto-togato - avevano ricevuto un'altra nomina politica prima di tornare in magistratura: tutti e due erano stati negli Usa a lavorare cinque anni, gomito a gomito, uno come consigliere giuridico dell'ambasciata italiana, l'altro con lo stesso incarico nella delegazione all'Onu. Riattraversarono l'oceano e indossarono di nuovo la toga giusto in tempo per condannare, dall'alto della loro imparzialità, il sottoscritto nei panni dell'avversario politico.

Sull'onda di quella vicenda che fece clamore (il Senato rigettò la richiesta di decadenza prevista dalla legge Severino) fu presentata una legge contro le «porte girevoli». Passò l'esame del Senato, ma finì nello scantinato della Commissione giustizia della Camera. Motivo? Lo scrisse su *Il Giornale*: la presidente dell'organismo, magistrata e deputata del Pd, voleva usare la «porta girevole» per andare in Cassazione. Lei, sdegnatamente, disse che non era vero. Ebbene, a legislatura conclusa dov'è finita? Puntualmente con la toga d'eremellino in Cassazione.

Questo per dire che in temi di giustizia non dire gatto se non ce l'hai nel sacco. Questa riforma fa un passo avanti «sulle porte girevoli», mezzo passetto sulla separazione delle funzioni tra giudici e Pm, nulla sul Csm e sulla valutazione dei magistrati: ora bisogna vedere quando e come uscirà dalle aule parlamentari. Ecco perché i referendum sulla giustizia sono più importanti di ieri: per incalzare il Parlamento e superare le barricate che saranno erette dal cosiddetto «sistema» evocato da Palamara.

Ma, soprattutto, per coprire le lacune che nella riforma Cartabia certo non mancano.

■ A quasi tre anni dallo scandalo Palamara che ha travolto la magistratura e il Csm il governo approva la riforma dell'ordinamento giudiziario definita «ineludibile» per ricostruire la fiducia dei cittadini verso la giustizia.

Cambiano le regole di elezione del Csm, appena in tempo per il rinnovo a luglio. Ma soprattutto si chiudono le porte girevoli tra toghe e politica.

servizi da pagina 2 a pagina 5

LA RUSSIA SPAVENTA L'EUROPA

L'Ucraina a un passo dalla guerra La paura corre lungo il confine estone

Valeria Robecco e Lorenzo Vita

alle pagine 14-15



ORE DIFFICILI I soldati ucraini controllano il confine vicino Shostka

IL CASO REPORT

«Paga la Rai...»

Un altro video inguaina Ranucci

Felice Manti

a pagina 8

LA PROPOSTA

Un cervellone per smaltire tutti i faldoni

di Pier Luigi del Viscovo

a pagina 5

INTERVENTO CONTRO LA CRISI

Il premier: «Difenderemo il Pil dal caro bollette»

Gian Maria De Francesco

■ La politica economica del governo si muoverà lungo tre direttrici: sostegni contro il caro-energia, modifiche alla cessione dei crediti per il Superbonus 110% e prosecuzione sul fronte liberalizzazioni.

a pagina 6

L'ANALISI

La vittoria del partito della crisi

di Vittorio Macioce

a pagina 6

LA CONSULTA SUL CASO DI MARIO

Via libera al farmaco per il suicidio assistito

Andrea Cuomo

■ Dopo 16 mesi la decisione della Consulta. Mario, 43 anni, tetraplegico da dieci, ce l'ha fatta. Paralizzato dalla testa ai piedi, impossibilitato a guarire, ora potrà decidere il momento di lasciarsi, girando con un dito (l'unica parte del corpo che risponde agli impulsi nervosi) la chiavetta della flebo che gli libererà in vena il liquido per il definitivo addio al mondo.

con Materi alle pagine 10-11

VERSO LA NORMALITÀ

Ecco il piano per allentare il green pass

Patricia Tagliaferri

■ Va bene aver abbandonato le mascherine all'aperto, è anche psicologicamente un passo importante verso la normalità. Ma quando potremo archiviare il green pass? Nel governo se ne comincia a parlare. Anche se nella road map delle riaperture che si sta mettendo a punto non ci sono ancora date precise, è probabile che da marzo il certificato verde non sarà più indispensabile per le attività all'esterno. Il percorso sarà graduale, improntato sulla massima prudenza.

a pagina 12

in edicola a Roma e Milano

TENTATI DALL'UTOPIA
Gli obiettivi spesso mancati delle agende globali

ENNIO DORIS
La sorpresa di un banchiere capace di Dio

Abbonati su:
www.iltimone.org

il timone

TENTATI DALL'UTOPIA
Gli obiettivi spesso mancati delle agende globali

Fede e ragione per non perdere la rotta

IL GIORNO

SABATO 12 febbraio 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

OGGI

Sandro Neri



La Loggia dei Mercanti «è diventata una zona franca da parte di bande giovanili che si

approfittano di questo luogo mal illuminato e poco presidiato. Chiedo al Comune di Milano di fare in fretta». È l'appello del presidente dell'Anpi milanese Roberto Cenati. Questo dopo gli episodi di risse, vandalismi e spaccio nel cuore del luogo

simbolo della Resistenza. Il Comune ha già annunciato l'installazione di 13 nuove telecamere digitali entro l'estate. Basteranno? Abbiamo postato il quesito sulle pagine social del «Giorno».

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Draghi si tira fuori: non farò politica

«Ringrazio chi pensa al mio futuro, ma un lavoro me lo trovo anche da solo». Il premier chiude al ruolo di federatore del centro
Via libera alla riforma del Csm, i magistrati che si candidano non tornano in tribunale. Referendum, Amato pronto all'ok

Servizi
da pag. 6 a pag. 9

Le liti tra i leader non contano

Per gli elettori
il centrodestra
non si è sciolto

Bruno Vespa

Sono passati appena quattro mesi da quando un giorno Matteo Salvini si tolse la giacca per mostrarmi una macchia di fard stampata sulla camicia: era il segno dell'abbraccio con Giorgia Meloni a beneficio di fotografi e telecamere a pochi giorni dalle elezioni comunali. Entrambi scelsero candidati sbagliati a Roma e a Milano e le cose andarono come sappiamo. Entrambi blindarono i loro grandi elettori nel voto a Elisabetta Casellati, mai pensando che il presidente del Senato sarebbe stato tradito in modo così clamoroso dal suo partito, Forza Italia. Poi Salvini e Berlusconi scelsero Mattarella.

Continua a pagina 2

GUARDATE QUESTI VOLTI: SONO ALCUNI DEI 369 MEDICI MORTI DI COVID LI CHIAMAVAMO EROI, MA ORA IL SENATO BOCCIA I RISTORI ALLE FAMIGLIE



NON VALGONO UN EURO

Panettiere a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano, ennesima tragedia

**Si spezza la fune dell'ascensore
Un operaio morto
ferito il collega**

Palma in Lombardia

Milano e Varese, 15 arresti

**Lavori sui binari
Sugli appalti
l'ombra della mafia**

Consani in Lombardia

Milano, furbetti nel mirino di Atm

**Telecamere
e sensori contro
la sosta selvaggia**

Anastasio nelle Cronache



Venti di guerra in Ucraina, Biden: via gli americani

**Allontana il posto a tavola
Macron non si fida di Putin**

Farruggia, Pioli e Giardina alle pagine 12 e 13



Dario Argento, 81 anni, a Berlino con 'Occhiali neri'

**«Tremate, sono tornato
Ragazzi feroci e horror»**

Martini a pagina 23

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.
SCUOLA ITALIA
È L'ECCellenza nel campo della
PROMOZIONE e dei COSTI!!!
FIRENZE 335.6357781
VIALE BELFIORE, 10 333.2048767
tel. 0776.310729 - 0776.263804 - www.scuolaItalia.it
SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA!!



Oggi su Alias

L'IMPOSSIBILE PIANO B Intervista all'astronomo Michel Mayor premio Nobel per aver scoperto il primo pianeta extrasolare



Alias Domenica

DOMANI Robin Robertson, guerra in forma di noir; Williams, Orozco, Kitamura, Evaristo post-coloniali; Laxness inedito; album Flaubert



Visioni

BERLINALE In concorso «Rimini» il nuovo film di Ulrich Seidl, che ne conferma lucidità e talento
Luca Mosso pagina 17

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

SABATO 12 FEBBRAIO 2022 - ANNO LII - N° 37

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

IL GOVERNO APPROVA, MA LA MAGGIORANZA RIAPRE IL CONFRONTO

Giustizia, il compromesso è servito

■ Dopo una lunga trattativa tra i partiti della maggioranza, il Consiglio dei ministri approva gli emendamenti per riformare il sistema di elezione del Csm, regolare le carriere dei magistrati e alzare i paletti per il ritorno in magistratura da un incarico politico. Un compromesso che per la

ministra Cartabia configura comunque una riforma «esigente» e «ineludibile». Draghi ammette che restano differenze di vedute tra i partiti e lascia la parola al parlamento. Il governo non metterà la fiducia, almeno in prima lettura. Ma il tempo per approvare le nuove norme prima della

prossima elezione del Csm è poco, si parte la prossima settimana. Un minuto dopo il Consiglio dei ministri, dalla maggioranza partono spinte contrapposte. Forza Italia vuole recuperare il sorteggio, la Lega si affida al referendum e il M5S è soddisfatto solo a metà. **FABOZZI A PAGINA 2**

IL PREMIER: «UN LAVORO ME LO TROVO» Draghi non è in campo: lo escludo

■ «Lo escludo». Si parla dell'eventualità di una sua discesa in campo politico e Draghi è lapidario: «Se voglio un lavoro me lo trovo da solo». Bacchettate ai 55,

poi, per come è stato concepito il Superbonus. Per il ministro Franco sulle cessioni dei crediti sono state montate «truffe mai viste». **COLOMBO A PAGINA 4**

all'interno



Scuola Studenti in piazza, il ministro Bianchi non li ascolta

Ieri cortei in 14 città contro l'alternanza scuola-lavoro. Sulla maturità incontro «deludente» al ministero: Bianchi dice no alle proposte degli studenti.

ROBERTO CICCARELLI
PAGINA 6

No gas, no nuke Oggi protesta ecologista in venti città

Manifestazioni e un appello al governo per la transizione ecologica. Oltre 40 sigle tra comitati, associazioni e movimenti chiedono di sbloccare le fonti rinnovabili.

LUCA MARTINELLI
PAGINA 4

Alessandro Vespignani «La pandemia non ha una data di scadenza»

Per l'epidemiologo della Northeastern University di Boston, è fondamentale far arrivare i vaccini in tutto il mondo e proteggere i più fragili anche con una quarta dose.

ANDREA CAPOCCI
PAGINA 7

L'addestramento a Karkhiv dei volontari delle «Forze Territoriali di Difesa» foto di Evgeniy Maloletka/Agf

Joe Biden: gli americani «lascino l'Ucraina», può iniziare il conflitto e «i marine non verranno a Kiev per evacuare i civili», rischiamo «di spararci con i russi, sarebbe una guerra mondiale». Torna in Europa lo spettro d'un confronto armato tra grandi potenze. La Nato: pericolo golpe a Kiev. Oggi l'ultradestra ucraina in piazza: no colloqui di pace. Reportage da Kharkiv **PAGINA 11**



Precipizio ucraino

Lele Corvi



CONSULTA

Amato: referendum, non si cerchino cavilli



■ «I referendum sono una cosa molto seria e perciò bisogna evitare di cercare ad ogni costo il pelo nell'uovo per buttarli nel cestino». Così il presidente della Consulta Amato a pochi giorni dell'udienza per l'ammissibilità dei quesiti su eutanasia, cannabis e giustizia. **MARTINI A PAGINA 3**

Minori in carcere Dati positivi, servono buone pratiche

Patrizio Gonnella **PAGINA 18**

Sinistra Una democrazia socialmente utile

*** **PAGINA 18**

Blairismo addio Il nuovo ciclo dei socialisti d'Europa

Aldo Garzia **PAGINA 19**

STATI UNITI I desaparecidos di Guantanamo



■ Compie 20 anni la prigione della war on terror. Dopo l'autorizzazione del Pentagono a rimpatriare il saudita Mohammed al Qahtani resteranno 38 «ospiti», tutti detenuti su basi extra legali: sono il simbolo del fallimento morale degli Stati Uniti. **CELADA A PAGINA 13**

all'interno

Migranti I morti sulle navi quarantena «casi aperti»

GIANSANDRO MERLI **PAGINA 8**

Brasile-Italia L'oro illegale rubato alle terre kayapó

ROBERTO ZANINI **PAGINA 10**

Cina Trasporti, stretta sulle big tech sfruttatrici

MAZZIERI **PAGINA 12**



€ 1,20

ANNO CXXX-N° 42
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96

Fondato nel 1892

Sabato 12 Febbraio 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICHA E PROCHA: "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 1,20

Il libro

La marcia dei 40mila e l'ultimo atto della lotta di classe

Massimo Novelli a pag. 14



Lo sport nazionale

Sumo, troppi sacrifici i giapponesi rinunciano lottatori dalla Mongolia

Erminia Voccia a pag. 42



Toghe e politica, i paletti di Draghi

► Freno alle correnti dei magistrati e stop porte girevoli. Il premier: riforma prima del nuovo Csm
Esclusa la discesa in campo come fedegrado del Centro: «Dopo il 2023 un lavoro lo trovo da solo»

Il referendum

LA PAROLA AI CITTADINI SULLO SFACIO GIUSTIZIA

Carlo Nordio

Parlando agli assistenti di studio, il Presidente della Corte Costituzionale, Giuliano Amato, ha detto ieri: «I referendum sono una cosa molto seria, e perciò bisogna evitare di cercare a ogni costo il pelo nell'uovo e buttarli nel cestino». Poiché sulla sorte degli otto referendum proposti dai radicali e dalla Lega la Corte si pronuncerà tra pochi giorni, può sembrare singolare che chi la rappresenta intenda anticiparne la decisione. Ma in realtà non è così. Qui non si tratta di un giudizio di merito sulla costituzionalità di una legge, ma di un chiarimento sui principi che devono ispirare l'ammissibilità o meno di un voto richiesto da quasi un milione di cittadini e da nove consigli regionali. Bene dunque ha fatto Amato a definire i contorni, correlandoli alla sostanza delle cose più che alle formalità delle procedure. Se poi, dal punto di vista tecnico, alcuni quesiti dovessero essere rimodulati, la Corte lo farà nel modo migliore. Ma che i referendum si debbano celebrare pare ormai assodato, anche perché l'esperienza e l'autorevolezza del Presidente lasciano presumere che non si tratti di un'opinione strettamente personale.

Continua a pag. 43

Giustizia, via alla riforma. Il Consiglio dei Ministri approva all'unanimità il disegno di legge sulla modifica delle norme del Csm, per porre un freno alle correnti dei magistrati e fermare il cosiddetto sistema delle "porte girevoli". Ma il Parlamento è già pronto ad apportare modifiche. Nonostante ciò non verrà posta la fiducia dal Governo in aula: «Impegno a superare visioni differenti». E il premier dice "no" ad incarichi nel 2023 ed esclude, per se stesso, un ruolo da fedegrado del Centro: «Un lavoro - me lo trovo da solo».

Acquaviti, Conti, Di Feo
e Errante alle pagg. 2, 3 e 4

Le nuove alleanze

Da Forza Italia a Renzi il laboratorio Sicilia

Valentino Di Giacomo a pag. 5



I tormenti di Conte

M5S, non c'è e non ci sarà un altro leader oltre Grillo

Antonio Menna a pag. 6



Punto di Vespa

Il centrodestra che vuole farsi male da solo

Bruno Vespa

Sono passati appena quattro mesi da quando, un giorno, Matteo Salvini si tolse la giacca per mostrarmi una macchia di fard stampata sulla camicia: era il segno dell'abbraccio con Giorgia Meloni.

Continua a pag. 43

Il caso

Pnrr al Sud i nuovi assunti arrivano troppo tardi



Nando Santonastaso

Sul Pnrr è ritardo nei concorsi per assumere nei Comuni personali specializzati in grado di seguire e gestire i progetti. Servono 15 mila assunzioni.

A pag. 8

Napoli-Inter Spalletti: «Giocarsi lo scudetto è una figata». Koulibaly, più si che no



Operazione sorpasso

Il punto LUCIANO E IL CLIMA PERFETTO

Francesco De Luca

La voglia di un sorpasso che a fine dicembre, quando l'Inter aveva un vantaggio di 7 punti, sembrava impensabile accende il Napoli e Napoli. Si fa fatica a pensare che oggi possa andar bene anche il pareggio contro i campioni d'Italia storditi dall'uno-due piazzato in tre minuti dal Milan nel derby.

Continua a pag. 42

Majorano, Taormina e Ventre da pag. 16 a pag. 19

Sala, Fontana & C.

IL RITORNELLO SUL NORD UNICO VIRTUOSO

Eugenio Mazzarella

Alan Fabbri, sindaco di Ferrara, e purtroppo, mi vien da dire leggendo le sue dichiarazioni, delegato Anci a Riforme e Autonomie, si accoda alle lamentazioni del Sindaco di Milano Sala e del Presidente della Regione Lombardia Fontana, sulla destinazione di "gran parte" dei fondi del Pnrr al Sud, anche "oltre" il 40% riservato alle regioni del Mezzogiorno. La dichiarazione di rito e prammatica: "è fondamentale prestare sostegno alle aree più svantaggiate" (dove magari c'è anche qualche enclave al Nord, non si sa mai).

Continua a pag. 43

Si allarga lo scandalo, sotto la lente migliaia di casi

Napoli, i finti vaccini per il pass anche all'ospedale San Giovanni

Leandro Del Gaudio

La prima volta è accaduta a ottobre. Poi, da lì la storia dei finti vaccinati a Napoli ha preso strade diverse. Verso la Fagiareria, dove di recente sono state arrestati due infermieri; e verso l'ospedale San Gennaro, dove avrebbero allestito una sorta di fabbrica di green pass posticci. Inchieste diverse, che spingono ora la Procura di Napoli ad aprire il cosiddetto fronte degli ospedali: dopo le verifiche



che al San Gennaro, si scopre che c'è un altro presidio sanitario di competenza della Asl al centro di attenzioni investigative. Una possibile svolta che dipende da quanto emerso nel corso delle indagini condotte sui due infermieri che operavano a Capodimonte. Le prime somministrazioni fasulle, infatti, sarebbero avvenute all'interno dell'ospedale San Giovanni Bosco, vera e propria trincea della sanità cittadina.

In Cronaca

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY®

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

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

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUTOMI SANITÀ DEL 26/04/2020



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 42
ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 46/2004 art. 1 c. 1 DCB RM

NAZIONALE

IL GIORNO DELLO SPORT

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

Sabato 12 Febbraio 2022 • S. Eulalia

MD VACCINI GIORNO PER GIORNO
Dosi somministrate ieri:
245.773
Dosi somministrate in totale:
131.305.618*
Rapporto dosi quotidiane
Rispetto al giorno precedente:
-1,8%
Rispetto alla settimana precedente:
-33,3%



Pechino 2022
Altri due bronzi per l'Italia:
Dorothea Wierer nel biathlon
e Davide Ghiotto
nel pattinaggio di velocità
Arcobelli e Cordella nello Sport



Serie A
Mou si affida a Pellegrini
per la sfida col Sassuolo
Lazio, Immobile c'è
contro il Bologna
Nello Sport



Voto popolare La voce degli italiani sullo sfascio dei tribunali

Carlo Nordio

Parlando agli assistenti di studio, il Presidente della Corte Costituzionale, Giuliano Amato, ha detto ieri: «Il referendum sono una cosa molto seria, e perciò bisogna evitare di cercare a ogni costo il pelo nell'uovo e buttarli nel cestino». Poiché sulla sorte degli otto referendum proposti dai radicali e dalla Lega la Corte si pronuncerà tra pochi giorni, può sembrare singolare che chi la rappresenta intenda anticiparne la decisione. Ma in realtà non è così. Qui non si tratta di un giudizio di merito sulla costituzionalità di una legge, ma di un chiarimento sui principi che devono ispirare l'ammissibilità o meno di un voto richiesto da quasi un milione di cittadini e da nove consigli regionali. Bene dunque ha fatto Amato a definirne i contorni, correlandoli alla sostanza delle cose più che alle formalità delle procedure. Se poi, dal punto di vista tecnico, alcuni quesiti dovessero essere rimodulati, la Corte lo farà nel modo migliore. Ma che il referendum si debbano celebrare pare ormai assodato, anche perché l'esperienza e l'autorevolezza del Presidente lasciano presumere che non si tratti di un'opinione strettamente personale.

Come è noto, i quesiti vertono su materie assai delicate, a cominciare dall'eutanasia. Qui ci limitiamo a commentare quelli sull'amministrazione della Giustizia, che sta attraversando la crisi peggiore dalla nascita della Repubblica.

Continua a pag. 25

Il no di Draghi a ruoli politici

►Messaggio del premier ai partiti: «Non sarò un federatore, un lavoro so trovarmelo da solo»
L'affondo sui bonus: «Non hanno previsto i controlli». E il ministro Franco: «Una grande truffa»

ROMA Il premier Draghi chiude alla politica. E critica il Superbonus: pochi controlli e troppe frodi, va cambiato

Amoruso, Bassi e Conti alle pag. 2 e 3

Stop al rientro delle toghe dalla politica

**Csm, il governo vara la riforma
Il Parlamento potrebbe cambiarla**

Valentina Errante

Passa all'unanimità in Consiglio dei ministri la riforma del Csm. Ma le riserve dei partiti rimangono. E così Dra-



ghi assicura che sarà data «priorità assoluta al parlamento» e il governo non porrà la fiducia: «Visioni differenti, ma c'è l'impegno a superarle».

A pag. 5

L'intelligence americana: «Ipotesi di attacco durante i Giochi»

**Ucraina, sale la tensione al confine
Usa e Ue: sanzioni se Putin invade**

NEW YORK Tensione alle stelle sull'Ucraina. Secondo gli Stati Uniti la Russia starebbe cercando un pretesto per invadere. L'attacco sarebbe preceduto da bombardamenti aerei e potrebbe avvenire, dice la Cnn, la prossima settimana, in pieno

corso della fine delle Olimpiadi invernali. Biden ne ha parlato ieri in teleconferenza con gli alleati europei, canadesi e britannici. Draghi: si a sanzioni gravi ma resti il dialogo con il Cremlino.

Pompetti a pag. 9



L'auto è uscita dall'orbita, ora potrebbe tornare sulla Terra



La Tesla di Musk nello spazio

La Tesla Roadster durante la preparazione per il lancio

Pierantozzi a pag. 15

Covid, cure a casa: arriva il protocollo con le nuove pillole

►Monoclonali e farmaci antivirali: il piano
del ministero per i trattamenti domiciliari

Francesco Malfetano

Cambiano le regole per la gestione domiciliare dei pazienti Covid. La nuova circolare della Sanità parte «dalla sopravvenuta disponibilità di nuovi farmaci antivirali e anticorpi monoclonali». Il riferimento è soprattutto alle pillole di Pfizer e Merck, tenendo però sempre fermo un punto: resta il vaccino l'arma principale contro la pandemia.

A pag. 10

E molti in città decidono di restare con la mascherina



Bernardini a pag. 11

Condanna a 21 anni

Uccide il padre su richiesta della fidanzata

REVIGO La condanna è pesante: 21 anni di carcere per Annalisa Guarnieri. La 27enne non avrebbe vibrato il colpo che ha ucciso Edis Cavazza, il 4 febbraio dello scorso anno alle porte di Rovigo. Sarebbe stato il suo fidanzato l'enne, Patrik, a uccidere l'uomo: un parricidio consumatosi in un clima di violenza e degrado. Ma per la Corte d'Assise del Tribunale di Rovigo, non solo sarebbe stata lei a procurarsi i marteletti ma avrebbe anche «rafforzato l'intento criminoso» del ragazzo.

Campi a pag. 13

Pewex
PRIMA CLASSIFICATA
tra le realtà locali per la qualità
dei prodotti acquistati, le abitudini di
acquisto e il livello di soddisfazione
degli italiani nei supermercati.

Grazie per aver apprezzato i nostri sforzi!

www.pewex-supermercati.it

ALTROCONSUMO
Indagine

www.pewex-supermercati.it

Il Segno di LUCA

VERGINE, IMPARA
A MUOVERSI AL BUIO

I dubbi che ti attraversano sono vortici vertiginosi, senti a momenti con forza la tentazione di tuffarti e perderti tra buchi neri e antimateria, di scavare gallerie che arrivino al cuore degli ostacoli, di rinviare tutto e tutti per ricominciare da zero. Ma anche questo è solo un gioco, un desiderio di sfiorare i limiti, di palpare il vuoto, che è impalpabile. Ah, com'è affascinante il mistero e com'è insondabile! MANTRA DEL GIORNO Più fuggi il fantasma e più lo inviti a inseguirti.

L'oroscopo all'interno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tanden con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano-Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; 1 Gallia di Roma - vol. 2 • € 4,90 (solo Umbria e Abruzzo) • Pizzeria di Roma • € 5,90 (solo Roma); La Roma di Alberto Sordi • € 5,90 (solo Roma); Gli chef la cucina romana • € 5,90 (solo Roma).

il Resto del Carlino

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

SABATO 12 febbraio 2022
1,60 Euro*

Nazionale



CRATAN
1870

100% ORZO ITALIANO

OGGI



Michele Brambilla

Siamo rimasti tutti choccati: un ragazzo di 14 anni che in classe, durante la lezione,

accoltella un compagno non lo si era mai visto (è successo a Rimini questa settimana). Ma la storia che sarebbe all'origine di una tale reazione disperata non è, invece, inedita. È il bullismo, una piaga che c'è sempre stata, ma che ora pare aggravata da

un uso scellerato dei social, sui quali troppe volte vengono messi alla gogna, umiliati, derisi, e direi anche "uccisi", tanti ragazzi. Che cosa ci sta succedendo? Come comportarsi con i nostri figli?

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Draghi si tira fuori: non farò politica

«Ringrazio chi pensa al mio futuro, ma un lavoro me lo trovo anche da solo». Il premier chiude al ruolo di federatore del centro
Via libera alla riforma del Csm, i magistrati che si candidano non tornano in tribunale. Referendum, Amato pronto all'ok

Le liti tra i leader non contano
Per gli elettori il centrodestra non si è sciolto

Bruno Vespa

Sono passati appena quattro mesi da quando un giorno Matteo Salvini si tolse la giacca per mostrarmi una macchia di fard stampata sulla camicia: era il segno dell'abbraccio con Giorgio Meloni a beneficio di fotografi e telecamere a pochi giorni dalle elezioni comunali. Entrambi scelsero candidati sbagliati a Roma e a Milano e le cose andarono come sappiamo. Entrambi blindarono i loro grandi elettori nel voto a Elisabetta Casellati, mai pensando che il presidente del Senato sarebbe stato tradito in modo così clamoroso dal suo partito, Forza Italia. Poi Salvini e Berlusconi scelsero Mattarella.

Continua a pagina 2

GUARDATE QUESTI VOLTI: SONO ALCUNI DEI 369 MEDICI MORTI DI COVID LI CHIAMAVAMO EROI, MA ORA IL SENATO BOCCIA I RISTORI ALLE FAMIGLIE



NON VALGONO UN EURO

Panettiere a pagina 3

DALLE CITTÀ

Riviera romagnola
Sos dei sindaci per l'invasione di gabbiani: «Danni al turismo»
Ventura nel Fascicolo Regionale

Bologna, omicidio al veleno
La madre del killer «Così mio figlio mi ha tolto l'amore»
Bianchi in Cronaca

Bologna, l'amarezza del parroco
Entrano in chiesa e rubano offerte: spariti 3mila euro
Zuppiroli in Cronaca



Venti di guerra in Ucraina, Biden: via gli americani
Allontana il posto a tavola
Macron non si fida di Putin

Farruggia, Pioli e Giardina alle pagine 12 e 13



Dario Argento, 81 anni, a Berlino con 'Occhiali neri'
«Tremate, sono tornato Ragazzi feroci e horror»

Martini a pagina 23

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.

SCUOLA ITALIA

È L'ECCellenza nel campo della PROMOZIONE e dei COSTI!!!

FIRENZE 335.6357781
VIALE BELFIORE, 10 333.2048767

SCUOLA ITALIA tel. 0776.310729 - 0776.263804 - www.scuolaItalia.it

SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA!!



AUTOURTITI

Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

SABATO 12 FEBBRAIO 2022

IL SECOLO XIX

**ORARIO
CONTINUATO**
INTERVENTI
SERVICE SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVI - NUMERO 36, COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sull'IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

UCRAINA, L'ALLARME DEGLI USA: RUSSIA PRONTA ALL'INVASIONE

BARBERA, SIMONI E UN'ANALISI DI STEFANINI / PAGINE 14 E 15



MARCHE, IL CASO DEL TETRAPLEGICO Si al farmaco per il suicidio Mario vince la sua battaglia

BERLINGUER / PAGINA 13

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 15
Economia/Marittimo	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Album Genova	Pagina 32
Xte	Pagina 36
Programmi Tv	Pagina 39
Sport	Pagina 40

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO GELA CHI LO VEDE COME POSSIBILE LEADER: «IL LAVORO ME LO TROVO DA SOLO». NO AL RIMPASTO DI GOVERNO

Via alla riforma della Giustizia Draghi: non scendo in politica

Scontro con il M5S sul Superbonus: «Legge senza controlli». Fraccaro: «La stretta farà danni»

Via libera del Consiglio dei ministri alla riforma della Giustizia, che pone un freno alla spola delle toghe fra tribunali e politica. Il premier Draghi avverte, con toni insolitamente duri, che non intende essere il leader di alcun partito. Poi dice no alle ipotesi di rimpasto e conferma la stretta sul Superbonus, che definisce «legge senza controlli». Proteste di Fraccaro, del M5S.

SERVIZI / PAGINE 2-5

IL DOSSIER

Francesco Grignetti

Dalla toga alle elezioni
ma senza ritorno:
stop alle porte girevoli

Il magistrato che sceglie la strada della politica non potrà più indossare la toga.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

IL RETROSCENA

Annalisa Cuzzocrea

Il pressing dei partiti
e i paletti del premier
tirato per la giacca

Draghi alza la voce. Non vuole essere il federatore del nuovo centro né di altri progetti.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

IL CENTRODESTRA LIGURE

Mario De Fazio ed Emanuele Rossi

Voto per le Comunali,
un nuovo scontro
tra Toti e gli alleati

Forza Italia, Lega e Fratelli d'Italia verso la spaccatura sulla Spezia. Toti reagisce.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

IL COMMENTO

MAURO BARBERIS

UNA SCELTA NELLA GIUSTA DIREZIONE

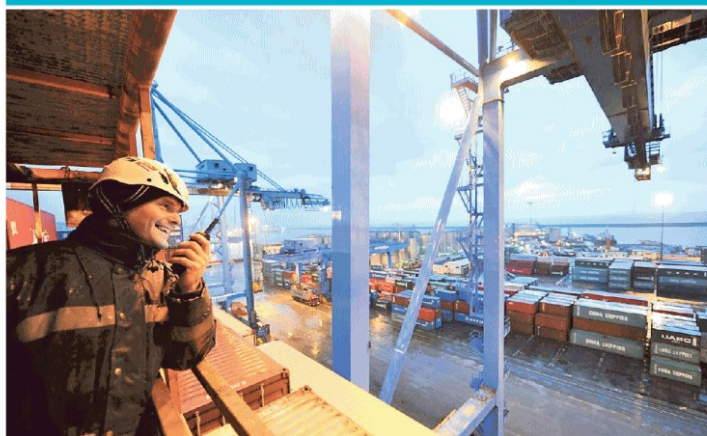
A una prima occhiata, la riforma della giustizia varata ieri va nella direzione giusta, eliminando i casi più clamorosi di passaggi dalla magistratura alla politica, e ritorno, correggendo il sistema elettorale del Csm, fra l'altro in una direzione opposta a quella preferita dagli stessi magistrati.

SEQUE / PAGINA 15

ROLLI



FORUM AL SECOLO XIX CON IL CONSOLE BENVENUTI E I SUOI VICE



«Un freno ai privati nei porti e 100 nuovi camalli»

Un camallo della Culmy guida le operazioni di sbarco di una nave nel terminal Sech di Genova

GALLOTTI E QUARATI / PAGINA 18

STORIE E IMMAGINI DELLA RIPARTENZA

Liguria, virus in calo Gli hub vaccinali riducono gli orari

La pandemia rallenta e con essa la campagna di vaccinazione che ha raggiunto il 90% della popolazione con più di 12 anni. Le prenotazioni sono in calo: dalle 2.300 giornaliere di metà gennaio a meno di mille per tutta la Regione ora. Mentre i vaccini somministrati sono calati dalle 100 mila dosi settimanali di gennaio a 56 mila questa settimana. La Asl corre ai ripari riducendo gli orari degli hub vaccinali.

VIANI / PAGINA 11



SERATA A TUTTA MUSICA LE DISCOTECHE RITROVANO I GIOVANI

DELL'ANTICO / PAGINE 10 E 20

Le mascherine finiscono in tasca «Bello respirare»

Alessandra Rossi



«Finalmente torniamo a sentire i profumi della città». C'è gioia, nel primo giorno senza mascherine all'aperto. L'ARTICOLO / PAGINE 20 E 21

NUOVO
**BANCO
METALLI**
L'unica fonderia in Liguria
**COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO**

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R

ORARIO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 8.30/19.30
www.banco-metalli.com

BUONGIORNO

Beppe Grillo, che prometteva una rivoluzione stellare, la cancellazione dei partiti e delle leadership ovvero degli sfruttatori maledetti, realizzata attraverso la rete, strumento post-rousseauiano della democrazia diretta, con la conseguente abolizione dei parlamenti, i probi cittadini come costanti legislatori e detentori del potere per il bene del popolo, e tramite loro sarebbero state cancellate le abnormi ricchezze, sconfitta la povertà, sbaragliata la disonestà, il mondo trasformato in un villaggio verde coi mulini a vento, una detonazione d'amore senza gas e petrolio, tutti a curarsi con erbe di campo coltivate da ex vampiri di Big Pharma, e aveva affidato questa rivoluzione, che in confronto Robespierre sembrava un impiegato dell'anagrafe, a un gruppo di senzatetto vagamente alfabetizzati,

Storia di una testa

MATTIA FELTRI

pressoché estratti a sorte e capaci - si è scoperto ieri - di scrivere una legge sul superbonus con un tale ingegno che i suddetti probi cittadini si sono rubati quattro miliardi di euro, di cui due e mezzo ormai irrecuperabili - due miliardi e mezzo di euro! Che non basterebbero le tangenti di ottanta Psi per assommarli - ed è finito nottetempo con lapis, visiera e mezza maniche a cercare il comma da opporre a un tribunale di Napoli per tenere in piedi questa combriccola di titani, e soprattutto per salvarsi le tasche, dopo avere devastato di scemenze un Paese che quanto a scemenze se la cavava benissimo senza il suo definitivo contributo, ecco, Beppe Grillo ieri ha detto senza pentimenti e senza imbarazzi di sentirsi il condom dei cinque stelle. In quanto fondatore, la testa giusta al posto giusto. —

NUOVO
**BANCO
METALLI**
L'unica fonderia in Liguria
**COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO
GARANTITO**

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n.36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R

ORARIO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 8.30/19.30
www.banco-metalli.com



Il Sole 24 ORE

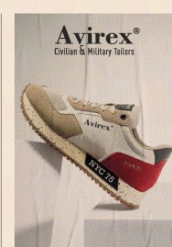
Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Il piano Cartabia
Csm, via alla riforma
con lo stop
alle porte girevoli
tra giustizia e politica
Confronto alle Camere

Giovanni Negri — a pag. 6

Guardasigilli.
Il ministro della Giustizia
Marta Cartabia



FTSE MIB 26966,10 -0,82% | SPREAD BUND 10Y 165,50 +5,40 | €/S 1,1417 -0,19% | BRENT DTD 101,09 +0,36% | Indici & Numeri → p. 27-31

Il debito scende verso quota 150%

Conti pubblici

L'indicazione attesa oggi
dall'intervento al Forex
del governatore Visco

Franco: «Risultato migliore
del previsto, nel 2022
il rapporto scenderà ancora»

Il debito pubblico del 2021 si rivelerà
in discesa intorno al 150% del Pil. Tre
punti abbondanti sotto il 153,5% sti-
mato a ottobre dalla Nota di aggiorna-
mento al Def. L'indicazione sui
nuovi livelli del rapporto debito pub-
blico/Pil, anticipata ieri dal premier
Draghi in conferenza stampa al ter-
mine del Cdm, arriverà oggi dall'in-
tervento all'Assiom Forex del gover-
natore di Bankitalia, Ignazio Visco. Il
consuntivo 2021 potrebbe segnare
una riduzione di oltre il 5% rispetto
al 155,6% con cui si è chiuso il 2020.
Gianni Trovati — a pag. 3

Draghi: troppe truffe sui bonus edilizi, no alla crescita frenata dalle bollette

Governo

Il premier: «Squadra
efficiente, escludo rimpasti
No a un futuro in politica»

Sul Superbonus è stata organizzata
«una tra le più grandi truffe che la
Repubblica abbia mai visto» dice il
ministro Franco. Le frodi per 4,4
miliardi emerse dai controlli della

Gdf parlano chiaro. Il premier Mario
Draghi boccia la legge che «preve-
deva pochissimi controlli». Il gover-
no studia ora dei correttivi come la
tracciabilità. Confermati interventi
contro il caro energia la prossima
settimana: «La priorità del governo
è assicurare la crescita che non può
essere strozzata dalle bollette». Do-
po il rischio Quirinale, Draghi si chia-
ma fuori da ogni suo possibile futu-
ro politico: «Lo escludo. Chiaro? Fi-
ne». Ed esclude un rimpasto di Go-
verno: «La Squadra è efficiente».
Fiammeri — a pag. 3

LE FRASI DEL PREMIER

Inflazione. Rialzo da non sottovalutare

Pnrr. Mai così tanti bandi da 20 anni

Spread. Quello dell'Italia sale meno degli altri

Concorrenza. È importante, il Parlamento lo sa

I NUOVI PREZZI

Superbonus,
scontro
sui massimali

Fossati e Latour — a pag. 2

40 voci

IL NUOVO PREZZARIO
Sono le voci che compongono il
nuovo prezzario dei bonus edilizi
del Ministero transizione ecologica

TRASPORTO AEREO

Il Governo dà ufficialmente il via
alla privatizzazione di Ita

PASSAGGI INFRAGRUPPO

Maglie più larghe
per la cessione
del credito

— Servizio a pag. 3

3

LIMITE PIÙ ALTO
Salirà a tre il numero massimo di
cessioni multiple dei crediti fiscali,
ma solo per soggetti vigilati

Gianni Dragoni — a pag. 21

LA MAPPA DEI GIACIMENTI SOTTOPOSTI A REGOLAMENTAZIONE



Fonte: Piano per la Transizione Energetica
Sostenibile delle Aree Idonee (Dicembre 2021)

Metano italiano. Il ministero della Transizione ecologica ha approvato la mappa dei limiti all'attività di estrazione

Gas, ecco il Piano che blocca le estrazioni

Jacopo Gilierto — a pag. 4

Banco Bpm nel mirino di UniCredit: la Borsa ci crede e il titolo vola (+10%)

Credito

Banco Bpm: non abbiamo avuto co-
municazioni. UniCredit spiega che
continua a valutare tutte le opzioni.
Fatto sta che la voce di un'offerta per
il Banco ieri ha galvanizzato il titolo in
Borsa (+10%). Luca Davi — a pag. 8

I BILANCI

L'anno d'oro
delle banche:
utili 2021 record
a 8,5 miliardi

— Servizio a pag. 7

PARLA GIAMPIERO MAIOLI

«La crescita
organica in Italia
è una priorità per
il Crédit Agricole»

Alessandro Graziani — a pag. 3

PANORAMA

VENTI DI GUERRA IN EUROPA

**L'Ucraina lancia
un ultimatum
di 48 ore a Mosca
Inglese e americani
lasciano Kiev**

La crisi ucraina, con la minaccia
russa di invasione, è a un passo
dal limite di non ritorno. Il go-
verno ucraino ha dato 48 ore di
tempo alla Russia per dar spie-
gazioni sulle truppe al confine.
Ieri si è svolta una call conferen-
ce di oltre un'ora tra il presiden-
te americano Joe Biden e i leader
transatlantici sull'Ucraina. Al
termine la Ue ha annunciato che
le sanzioni contro la Russia sono
di fatto pronte.
— a pagina 20

FALCHI & COLOMBE

FED E BCE,
TROPPE
PAROLE
IN LIBERTÀ

di Donato Masciandaro
— a pagina 12

BUSSOLA & TIMONE

UNA MIGLIORE
SPESA STATALE
PUÒ FRENARE
L'INFLAZIONE

di Giovanni Tria
— a pagina 12

INVESTIMENTI

**Confindustria: bene rinvio
scadenze per impianti 4.0**

Confindustria esprime
apprezzamento per il rinvio a
dicembre 2022 del termine di
consegna delle macchine e degli
impianti ordinati nel 2021 che
godono degli sgravi 4.0. La
proroga era stata comunicata dal
ministro Giorgetti. — a pagina 15

Motori 24

Il debutto
Il rilancio dell'Alfa
con il suv Tonale

Mario Cianflone — a pag. 16

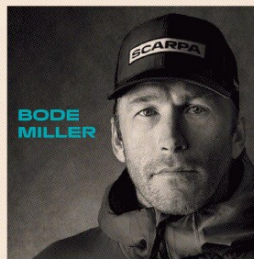
Food 24

Novel food
Proteine vegetali,
un boom con rischi

— servizi alle pagine 18 e 19

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 19,90 €. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

SCARPA



SCARPA.NET

F1 LT
CLIMB
FAST
SKI
LIGHT.





egoitaliano
LIVING YOUR WAY

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

egoitaliano.com

Sabato 12 febbraio 2022
Anno LXXVIII - Numero 42 - € 1,20
Santi martini di Abitene

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione 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 + Cicerone 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 Ligure (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

Il premier si vendica sui partiti che gli hanno negato il Quirinale: «Mi cercano un lavoro? So trovarlo da solo»

I sassolini di super Mario



Il Tempo di Osho

C'è un mondo no vax che fa una vita parallela



Ricci alle pagine 14 e 15

DI CARLANTONIO SOLIMENE

La «botta» della mancata elezione al Quirinale è stata forte, impossibile negarlo. E se anche Mario Draghi provasse a dissimulare l'amarezza per un sistema politico che prima l'ha chiamato al suo capezzale e poi l'ha respinto nel momento decisivo, a tradirlo ci sarebbero i toni della prima conferenza stampa post Mattarella bis. «Un lavoro so trovarlo da solo» è la frase da titolo della chiacchierata, pronunciata con meno ironia del solito. E dentro, in fondo, c'è già tutto. C'è la volontà di non essere tirato per la giacchetta dagli aspiranti costruttori del cartello centrista. (...)

Segue alle pagine 2 e 3

L'accusa (sacrosanta) di Draghi

4 miliardi sgraffignati grazie a chi urlava «Onestà, onestà!»

DI FRANCO BECHIS

Il giudizio di Mario Draghi è stato tombale: «Per inciso, alcuni di quelli che più tuonano oggi su super bonus, sulla necessità che queste frodi non contano, che bisogna andare avanti lo stesso, che l'industria non può aspettare... alcuni di loro sono quelli che hanno scritto questa legge (...)

Segue a pagina 3

Msc in pole position con Lufthansa partner. Ma c'è anche l'interessamento di Delta

Via libera alla privatizzazione di Ita

Pepe a pagina 12

EROI DIMENTICATI DELLA PANDEMIA

Niente ristori alle famiglie dei medici morti di Covid
Il Senato: no agli indennizzi

Martini a pagina 7

DECEDUTO PER CORONAVIRUS

Francesco si è arreso dopo giorni di sofferenza
Aveva solo dieci anni

Gobbi a pagina 10



la
S
TORACIATA
A Roma il comune deve spegnere le luci ogni sera per nascondere le montagne di monnezza



Anche i nuovi big musicali si convertono Tutti pazzi per il fascino vintage delle musicassette

DI CARLO ANTINI

Popstar vittime dell'effetto vintage. Persino Dua Lipa ne è rimasta coinvolta. Le musicassette sono tornate alla ribalta e, sempre più spesso, diventano le edizioni limitate dei nuovi album. Il mercato discografico

sta dando segni di ripresa non solo grazie al digitale ma anche col ritorno vintage del supporto fisico. I dati parlano chiaro. Nel 2020 nel Regno Unito sono state vendute 157mila musicassette e il giro d'affari è più che raddoppiato rispetto all'anno precedente. (...)

Segue a pagina 25

Sabato 12 Febbraio 2022
Nuova serie - Anno 31 - Numero 36 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

UK £ 1,40 - Ch. fr. 3,50
Francia € 2,50

€ 2,00*



a pag. 27

In un comune svizzero si vota senza candidati e senza liste perché ogni cittadino può essere votato (e eletto)

Riccardo Ruggeri a pag. 6

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



ZERO TUTELE

Né retribuzione né contributi per chi ha fatto la quarantena da Covid nel 2022

Cirioli a pag. 29

Edilizia, ecco i costi massimi

Pronto il prezzario del ministero della transizione ecologica. Per il cappotto si va da 240 a 295 euro a mq a seconda della zona climatica. Per i serramenti 875 euro a mq

ORSI & TORI

DIPAPOLO PANERAI

«Qui si parà la sua nobiltà». Chiedo scusa a Dante se ho cambiato in corsivo tua con sua. Semplicemente perché, anche senza la prima parte della terza (*O muse, o alto ingegno, or m'aiutate; o mente che scrivesti ciò ch'io vidi...*) l'endecasillabo più citato del Poeta va dedicato al presidente **Mario Draghi**, per il quale tuttavia si potrebbe più correttamente tradurre così: Qui, d'ora in poi, vedremo la conferma della sua nobiltà? Il compito è sicuramente più materiale ma anche più impegnativo di quello del Poeta, che si accingeva a scrivere la *Divina commedia*, perché la poesia è propria di Dante, mentre la nobiltà di Draghi dipende anche da molti fattori che lui non può determinare: il tempo (poco più di un anno); i compagni di viaggio, assai meno cooperativi di **Virgilio**, **Beatrice** e **San Bernardo**, che accompagnano il

Continua a pagina 2

Prezzi in chiaro per i lavori in edilizia. Arriva il decreto prezzari del ministero della transizione ecologica (Mite). Sarà aggiornato annualmente. Ad esempio per isolamento coperture esterne in strutture opache verticali (il cosiddetto cappotto) si va da un minimo di 240 euro al metro quadro a un massimo di 295 a seconda che si tratti di parete ventilata o non ventilata e anche in base alla zona climatica.

Bartelli a pag. 23



Studenti in piazza, riecco gli slogan del vecchio '68

Cacopardo a pag. 5



DIRITTO & ROVESCIO

Sventagliata di nomine apicali da parte del nuovo direttore del Tg1, **Monica Maggioni**. Lei si è tenuta l'interim del politico (la Maggioni infatti non è nata ieri). Ha poi nominato redattore capo per l'economia **Mario Valerio Lo Prete** (un vero giovane first class nel settore economico-finanziario, il maglio fra quelli che oggi lavorano in Rai). Redattore capo degli esteri è diventata **Marianna Sapia**. Alla società, con la stessa carica, è andata **Dejana Paoletti**. La Maggioni quindi ha destinato a quattro posti apicali, il suo compreso, tre donne e un uomo. Tutti bravissimi. Se fosse stata direttrice del Tg1 **Lilli Gruber** (che contro il maschilismo nelle professioni ha scritto, con la schiuma alla bocca, un libro rovente ed acuminato ma che poi nella sua trasmissione su La 7 invita quasi solo uomini) non ci sarebbero state tante giornaliste brave alla sommità del Tg1. Le femministe, si sa, sono quasi sempre contro le donne. Sono infatti troppo impegnate a fare sermoni.

GB SOFTWARE
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

LA NAZIONE

SABATO 12 febbraio 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

OGGI

Agnese Pini

Confesso: mi è piaciuto, ieri, fare un breve giro a piedi senza la mascherina sul volto. Mi è piaciuto, in particolare,



rivedere a tutto tondo i volti degli altri lungo le strade non affollate di Firenze. Ormai ci eravamo quasi rassegnati a intuire - o a immaginare - i sorrisi delle persone, le loro smorfie di disappunto. Ormai parlavamo solo con gli occhi. E ascoltavamo gli altri guardandoli negli occhi. Non è un male, se ci pensate, perché

abbiamo aperto (o riaperto) un nuovo canale di comunicazione, che può affiancarsi agli altri. Ma, senza mascherine, ci capiamo di più. Ci sentiamo più vicini. Ci sentiamo meno fragili. Ci sentiamo, in definitiva, più liberi di essere noi stessi. Dopo due anni, direi che ci voleva.

Segui il dibattito a pag. 2

ristora
INSTANT DRINKS

Draghi si tira fuori: non farò politica

«Ringrazio chi pensa al mio futuro, ma un lavoro me lo trovo anche da solo». Il premier chiude al ruolo di federatore del centro. Via libera alla riforma del Csm, i magistrati che si candidano non tornano in tribunale. Referendum, Amato pronto all'ok

Servizi
da p. 6 a p. 9

Le liti tra i leader non contano
Per gli elettori il centrodestra non si è sciolto

Bruno Vespa

Sono passati appena quattro mesi da quando un giorno Matteo Salvini si tolse la giacca per mostrarmi una macchia di fard stampata sulla camicia: era il segno dell'abbraccio con Giorgia Meloni a beneficio di fotografi e telecamere a pochi giorni dalle elezioni comunali. Entrambi scelsero candidati sbagliati a Roma e a Milano e le cose andarono come sappiamo. Entrambi blindarono i loro grandi elettori nel voto a Elisabetta Casellati, mai pensando che il presidente del Senato sarebbe stato tradito in modo così clamoroso dal suo partito, Forza Italia. Poi Salvini e Berlusconi scelsero Mattarella.

Continua a pagina 2

GUARDATE QUESTI VOLTI: SONO ALCUNI DEI 369 MEDICI MORTI DI COVID. LI CHIAMAVAMO EROI, MA ORA IL SENATO BOCCIA I RISTORI ALLE FAMIGLIE



Panettiere a pagina 3

DALLE CITTA'

L'appello del cardinal Bassetti

«Salvate i marroni di Marradi. Mi sfamarono da bambino»

Guidotti nel Fascicolo Regionale

Firenze, notte di terrore

Donna picchiata in strada per il cellulare

Spano a pagina 20

Firenze

Alta velocità. Ripartono i cantieri

Ulivelli nel Regionale e in Cronaca



Venti di guerra in Ucraina, Biden: via gli americani

Allontana il posto a tavola. Macron non si fida di Putin

Farruggia, Pioli e Giardina alle pagine 12 e 13



Dario Argento, 81 anni, a Berlino con 'Occhiali neri'

«Tremate, sono tornato. Ragazzi feroci e horror»

Martini a pagina 23

DIPLOMA IN 1 ANNO!
AFM - CAT - LICEI - INDUSTRIALE
ALBERGHIERO - NAUTICO - ECC.
SCUOLA ITALIA
È L'ECCellenza nel campo della
PROMOZIONE e dei COSTI!!!
FIRENZE 335.6357781
VIALE BELFIORE, 10 333.2048767
tel. 0776.310729 - 0776.283804 - www.scuolaItalia.it
SIAMO PRESENTI IN TUTTE LE CITTÀ D'ITALIA!!





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 36

Sabato 12 febbraio 2022

Oggi con Robinson e D

In Italia € 3,00



Scontro sui bonus edilizi

Truffe sulla cessione dei crediti, il premier striglia i 5S: "Chi oggi tuona scrisse la legge". Finora controlli a campione Franco sul Pnrr: "I fondi al Sud interesse del Paese". Approvata la riforma del Csm. Cartabia: "Esigente e necessaria"

Draghi esclude un futuro politico: "Un lavoro me lo trovo da solo"

di Amato, Bignami, Ciriaco, Conte, Di Costanzo, Donati, Foschini, Lauria, Milella, Sannino e Tonacci • da pagina 2 a pagina 7

Il commento

Il corto circuito da evitare

di **Claudio Tito**

Esiste un'agenda 2022 dei partiti italiani? Ne esiste una davvero compatibile con la realtà che ci circonda? A poco più di un anno dalle prossime elezioni, le forze politiche possono fare a meno — come molte di esse sembrano voler fare — della parola "Europa"? Dopo la rielezione di Sergio Mattarella al Quirinale, è partita di fatto la campagna elettorale. Ma il tutto sta avvenendo intorno ad un perno che ha di nuovo lo stesso nome e cognome: Mario Draghi. Stavolta però il suo ruolo (più che il suo governo) e la sua funzione futura (al di là delle sue intenzioni) si stanno rivelando il punto nevralgico se non l'ossessione della maggioranza e dell'opposizione. Un parafulmine e una giustificazione, una scusa e un alibi. Che insieme si stanno rivelando il paradosso della politica italiana. Una situazione che rischia di provocare un corto circuito. E di far sprofondare il dibattito nella irrealtà.

• a pagina 27

L'analisi

Sulla giustizia paralisi interrotta

di **Carlo Bonini**

Ha ragione la ministra Cartabia nel dire che la riforma dell'ordinamento giudiziario e del Csm sia e resti «ineludibile» perché necessaria al «recupero di fiducia e credibilità da parte dei cittadini». Ed è onesta nell'aggiungere che le leggi camminano sulle gambe degli uomini e non c'è riforma che tenga senza una magistratura capace di interpretare la propria autonomia come «forma mentale».

• a pagina 27

Altan

FINISCE L'OBBLIGO DELLA MASCHERINA AL BUIO.



Il racconto

Difficile separarsi dalla mascherina

di **Paolo Di Paolo**

E comunque no, non è vero, è una sciocchezza: nessuna nostalgia. Finiremo quasi per dimenticarle, un giorno. «Che brutta fine le mascherine», sospira d'altra parte Dargen D'Amico in una canzone dell'ultimo Sanremo.

• a pagina 14 con i servizi di Dusi e Strippoli

Mappe

Mafia e corruzione memoria rimossa

di **Ilvo Diamanti**

La corruzione e l'infiltrazione mafiosa, tra le pieghe dell'economia e della finanza, continuano ad allargarsi. In particolare, attraverso il mondo dei professionisti e dei colletti bianchi. «So-spinte» dalle risorse «generate» dal Pnrr. Da interventi e fondi trasferiti dall'Ue.

• a pagina 8

Diritti

Tutti uguali saremo più forti

di **Linda Laura Sabbadini**

Se avessimo avuto sempre il timone dritto nella lotta alle disuguaglianze non saremmo a questo punto. E non c'è pandemia che tenga. La pandemia si è innestata in una situazione gravemente compromessa. Ne ho parlato ieri in una *Lectio magistratilis*.

• a pagina 26

Mappamondi

Biden riunisce gli alleati: "Attacco russo possibile subito"

Il fango ostacola i tank e Mosca accelera i piani



di Castelletti, Di Feo, Mastrolilli e Nigro • alle pagine 10 e 11

A Timbuctu la città proibita assediata dai jihadisti

dal nostro inviato

Pietro Del Re



TIMBUCTU (MALI)
La sola traccia dei mercenari di Mosca in città è una bandiera russa issata in cima a una bettola.

• a pagina 13

IL NUOVO LIBRO DI

**ALESSANDRO SALLUSTI
LUCA PALAMARA
LOBBY & LOGGE**

LE CUPOLE OCCULTE CHE CONTROLLANO "IL SISTEMA" E DIVORANO L'ITALIA

Rizzoli

La moglie del conduttore



Giovanna Civitillo: "Spero che Amadeus torni a Sanremo"

di **Silvia Fumarola**
• a pagina 18

Il caso Goggia



La scelta di Sofia: sciare oppure no È la prova più dura

di **Gabriele Romagnoli**
• a pagina 35

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Grecia, Malta € 3,30 - Croazia HR 22 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con La Pittura Italiana

€ 17,90

NZ

SE LO SPAZIO DELLE DONNE
VA OLTRE GLI STEREOTIPI

NADIA TERRANOVA

Nel saggio "Lo spazio delle donne" (Einaudi), Daniela Brogi divide la sua ricognizione in alcune figure emblematiche: il recinto, l'abisso, l'interstizio, la mappa, il fuori campo attivo. Sono pianeti di un'unica costellazione che l'autrice definisce «una zona di tensione». - PAGINA 28



Paola Egonu "Io, sempre in battaglia la gente parla troppo, e a volte fa male"

GIULIA ZONCA - PAGINA 19

NOBIS
ASSICURAZIONI

LA STAMPA

SABATO 12 FEBBRAIO 2022

L'ASSICURAZIONE
CHE RISPONDE
SEMPRE!
www.nobis.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) // ANNO 158 // N. 42 // IN ITALIA // SPECIALE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB-TO // www.lastampa.it

GNN

SECONDO FONTI USA L'OPERAZIONE POTREBBE SCATTARE DURANTE LE OLIMPIADI. OGGI NUOVA TELEFONATA BIDEN-PUTIN

L'America avverte: la Russia sta per attaccare

L'ANALISI

MA A MOSCA CONVIENE
NEGOZIARE ANCORA

STEFANO STEFANINI

Ieri il barometro della crisi ucraina è precipitato bruscamente. Una settimana di diplomazia intensiva faceva balenare un assestamento senza tempesta. - PAGINA 23



ANDRII PUNGOVSKI / AFP

ALESSANDRO BARBERA
ALBERTO SIMONI

La Russia potrebbe attaccare Kiev in ogni momento, senza attendere la fine dei Giochi di Pechino. È Jake Sullivan, consigliere per la Sicurezza nazionale americana, ad alzare l'allarme quando già il tam-tam sulle possibili mosse di Putin si rincorreva da quando giovedì sera Biden aveva lanciato un appello diretto agli americani in Ucraina. - PAGINA 22

SEMPRINI - PAGINA 23

IL CONSIGLIO DEI MINISTRI VARA LA RIFORMA DELLA GIUSTIZIA. "IL GOVERNO È EFFICIENTE, NON PREVEDO RIMPASTI"

Lo schiaffo di Draghi ai partiti

Il premier: "Io in politica? Un lavoro lo trovo da solo". Scontro con i Cinque Stelle sul Superbonus

ANNA LISA CUZZOCREA

Quando dice «lo escludo», Mario Draghi vuole far capire ai partiti che con il premier hanno chiuso. Non si metterà a disposizione di nessun tipo di progetto. Non sarà il federatore del nuovo centro, non sarà l'uomo cui una qualsiasi maggioranza dopo le elezioni potrà rivolgersi per chiederli di riprendere la guida. - PAGINA 3

SERVIZI - PAGINE 2-8

IL COMMENTO

PER SUPERMARIO
L'ORA DELLA VENDETTA

MARCELLO SORGI

Alla prima conferenza stampa dopo la sconfitta nella corsa per il Quirinale, Draghi si è presentato con un tono duro, risoluto, di sfida. Come se appunto il mancato innalzamento al Colle gli avesse lasciato, insieme a un'evidente delusione, anche la conferma dell'inaffidabilità della politica e dei partiti. A loro, il premier si è rivolto ricordando che il 2022 non potrà in nessun modo essere un anno di campagna elettorale. - PAGINA 27



Hussein, un bambino di 10 anni, profugo siriano, in abiti consumati dal lavoro e dalla fatica, è seduto su un bidone della spazzatura e, col capo chino, sfoglia concentrato le pagine di un libro. - PAGINA 21

BUONGIORNO

Beppe Grillo, che prometteva una rivoluzione stellare, la cancellazione dei partiti e delle leadership ovvero degli sfruttatori maledetti, realizzata attraverso la rete, strumento post-rousseauiano della democrazia diretta, con la conseguente abolizione dei parlamenti, i probi cittadini come costanti legislatori e detentori del potere per il bene del popolo, e tramite loro sarebbero state cancellate le abnormi ricchezze, sconfitta la povertà, sbaragliata la disonestà, il mondo trasformato in un villaggio verde coi mulini a vento, una detonazione d'amore senza gas e petrolio, tutti a curarsi con erbe di campo coltivate da ex vampiri di Big Pharma, e aveva affidato questa rivoluzione, che in confronto Robespierre sembrava un impiegato dell'anagrafe, a un gruppo di senzatetto vagamente alfabetizzati,

Storia di una testa

MATTIA FELTRI

pressoché estratti a sorte e capaci - si è scoperto ieri - di scrivere una legge sul superbonus con un tale ingegno che i suddetti probi cittadini si sono rubati quattro miliardi di euro, di cui due e mezzo ormai irrecuperabili - due miliardi e mezzo di euro! Che non basterebbero le tangenti di ottanta Psi per assommarli - ed è finito nottetempo con la psi, visiera e mezza maniche a cercare il comma da opporre a un tribunale di Napoli per tenere in piedi questa combriccola di titani, e soprattutto per salvarsi le tasche, dopo avere devastato di scemenze un Paese che quanto a scemenze se la cavava benissimo senza il suo definitivo contributo, ecco, Beppe Grillo ieri ha detto senza pentimenti e senza imbarazzi di sentirsi il condom del cinque stelle. In quanto fondatore, la testa giusta al posto giusto.

LA PANDEMIA

Quarta dose ai fragili
il Piemonte dà il via
Roma frena dopo l'okALESSANDRO MONDO
PAOLO RUSSO

SERVIZI - PAGINE 10-12

IL RACCONTO

QUEI NOSTALGICI
DELLA MASCHERINA

LUCA BOTTURA

Il catalogo "hater sul web" della giornata di ieri ha preso di mira, tra gli altri, i cosiddetti "nostalgici della mascherina", ossia le persone che - anche con tono ironico, più spesso con un comprensibile disorientamento - hanno manifestato una sorta di sindrome della nudità dopo il periodo trascorso a filtrare il fiato anche all'esterno per colpa del noto virus. - PAGINA 13



LA GIUSTIZIA

PORTE GIREVOLI E CSM
UNA LEGGE EQUILIBRATA

ARMANDO SPATARO

Il Cdm ha ieri approvato alcuni importanti emendamenti al ddl Bonafede. - PAGINA 27

SERVIZI - PAGINE 4-7

L'ECONOMIA

CRISI ENERGETICA
TASSARE I PROFITTI

ELSA FORNERO

L'economia italiana assomiglia a un paziente debole sul cui corpo si abbattano malattie acute. - PAGINA 27

LA SCUOLA

BIANCHI GIURA: MA PIÙ
MANGANELLI IN PIAZZA

FLAVIA AMABILE

Il ministro Bianchi: "Pronto a ridiscutere la maturità dal 2023", "basta manganelli in piazza". - PAGINA 17

I DIRITTI

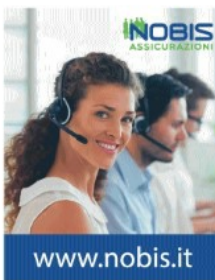
L'ULTIMA SCELTA
MARIO PUÒ MORIRE

M. ANTONIETTA FARINA COSCINI

Per una sorta di coincidenza bizzarra, questo nome, Mario mi suona come familiare. Non solo per la lucidità della scelta estrema che ripetutamente manifesta; penso piuttosto a quel "viaggio" intorno all'amore: all'amor proprio, che ha visto confermarsi a ridosso del giorno degli innamorati. - PAGINA 14



SERVIZI - PAGINE 14-15



www.nobis.it



VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard

**GAMESTOP DOV'È FINITO
IL POPOLO DEI TRADER**

**CONTI DEPOSITO QUELLI
CHE VI OFFRONO DI PIÙ**



VALUE TO INVESTORS

Cerca: Vanguard



www.milanoфинanza.it

€ 4,20

Sabato 12 Febbraio 2022 Anno XXXIII - Numero 30

MF il quotidiano dei mercati finanziari

Classificati

Spedizione in A.P. art. 1, c.1, L. 4058, DCB Milano

L'USCITA DALLA PANDEMIA È VICINA? DALLE AZIONI AI BOND, COME RICALIBRARE I VOSTRI INVESTIMENTI

Portafogli senza mascherina

AIRAGGIX I maggiori istituti italiani hanno chiuso bilanci brillanti e corrono in borsa in scia alla ripresa economica e all'aumento dei tassi. Lo spettro npl e la sfida sull'online

CHE BANCHE!

*Ecco su quali conviene puntare
(con un occhio a Unicredit-Bpm)*

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

«Qui si parla la sua nobilitate». Chiedo scusa a Dante se ho cambiato in corsivo tua con sua. Semplicemente perché, anche senza la prima parte della terza (*O muse, o alto ingegno, or m'aiutate; o mente che scrivesti ciò ch'io vidi...*) l'endecasillabo più citato del Poeta va dedicato al presidente **Mario Draghi**, per il quale tuttavia si potrebbe più correttamente tradurre così: Qui, d'ora in poi, vedremo la

conferma della sua nobilitate?

Il compito è sicuramente più materiale ma anche più impegnativo di quello del Poeta, che si accingeva a scrivere la *Divina commedia*, perché la poesia è propria di Dante, mentre la nobilitate di Draghi dipende anche da molti fattori che lui non può determinare: il tempo (poco più di un anno); i compagni di viaggio, assai meno cooperativi di **Virgilio**, **Beatrice** e **San Bernardo**, che accompagnano il Poeta in Paradiso, tenuto anche conto che non per sua colpa il viaggio di fine legislatura di Draghi, se non è da inferno è sicuramente da purgatorio; infine il contesto internazionale: un vero inferno. Ce la farà Draghi e con lui l'Italia a uscire almeno dall'inferno che si profila all'orizzonte? Il **Pnrr** è in bilico, perché non è unanimemente possibile riformare la



PARLA IL CFO MODICA

Euronext sarà sempre più a trazione italiana

IN VISTA UNA STRETTA

Superbonus, perché dopo le truffe sarà meno ricco

LA CLASSIFICA DEI GUADAGNI

Da Ronaldo alla Ferragni quanto vale l'influencer



Studio Temporary Manager™

SOLUZIONI MANAGERIALI SU MISURA

VUOI AVERE UN'ANALISI APPROFONDITA DELLA TUA AZIENDA PER LA RIPRESA?

Il Check up STM serve a scattare una fotografia aggiornata dell'azienda a 360° vista dall'esterno, ne evidenzia i punti critici, rischi o inefficienze sui quali intervenire, dura ca. 1 mese ed impegna 5/6 manager di STM, ha costi contenuti e non è invasivo, trattandosi di 5/6 giornate operative in azienda, produce un report sull'azienda con eventuali suggerimenti di azioni da intraprendere, per lo sviluppo e il rilancio futuro. Queste sono le aree di intervento:

- Finanza, banche, amministrazione
- Operations & Supply chain
- Commerciale & Marketing
- Benchmark sui concorrenti principali
- IT, B.I. & Controllo di gestione
- Clima aziendale, patrimonio umano, passaggio generazionale
- Finanza agevolata
- Assessment sulla Sostenibilità

VERONA

MILANO

TORINO

ROMA

BRESCIA

BOLOGNA

ANCONA

www.temporarymanager.info

Informatore Navale

Primo Piano

Firmato l'accordo di collaborazione tra il MIMS, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e ASSOPORTI

È stato firmato quest'oggi, presso la sede di Porta Pia del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un importante accordo di collaborazione tra il Dipartimento della mobilità sostenibile facente capo allo stesso Dicastero, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia costiera e l'Associazione dei porti italiani.

L'accordo prevede l'istituzione di un comitato paritetico a cui saranno affidati lo studio e l'analisi delle tematiche di interesse comune. Le relative soluzioni condivise e proposte saranno rimesse agli opportuni apprezzamenti del Ministero di riferimento ai fini della successiva valorizzazione. Un accordo che si prefigge lo scopo di mettere a fattor comune dati e informazioni di reciproco interesse, nonché specifiche esperienze o problematiche interpretative/applicative di norme, direttive o linee di indirizzo, che richiedano un esame interdisciplinare, in modo da generare soluzioni condivise e sostenibili in chiave propositiva e di uniformità di governance dei porti. A sottoscrivere l'intesa, il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto -Guardia costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Nicola Carlone, il Capo del Dipartimento della mobilità sostenibile, Consigliere dr. Mauro Bonaretti, e il Presidente dell'Associazione dei porti Italiani, dr. Rodolfo Giampieri. L'iniziativa nasce dal preciso auspicio, espresso dal Ministro prof. Enrico Giovannini, di un proficuo rapporto di collaborazione tra i principali attori del settore marittimo, per meglio favorire lo sviluppo della portualità italiana, del

trasporto e della sicurezza in ambito marittimo, in coerenza con il più ampio disegno governativo di rafforzamento della competitività e della modernizzazione del sistema della portualità e della logistica nazionale. Questa la dichiarazione dell' Ammiraglio Carlone subito dopo la stipula dell'accordo: 'Grazie alla sottoscrizione dell'accordo odierno, l'azione di comando svolta dalle Capitanerie di porto, titolari di funzioni e compiti in materia di sicurezza della navigazione e portuale, potrà svolgersi in maniera ancora più efficace, contribuendo significativamente a uno sviluppo sostenibile di tutto il comparto. Marittimità, logistica e intermodalità, rappresentano elementi essenziali dell'economia del Paese e il nostro obiettivo è omogenizzare la risposta all'utenza su tutto il territorio italiano, in accordo col più ampio disegno di efficientamento auspicato dal Ministro'. Dal canto suo, il Presidente Giampieri ha dichiarato: oggi abbiamo aggiunto un altro tassello a favore del settore portuale. Una condivisione formale a beneficio dello sviluppo della portualità mirata a favorire un'ulteriore fluida applicazione delle norme che interessano, nel rispetto delle relative competenze, la vita nei porti in un disegno generale sostenuto dal Ministro Giovannini. Lavoreremo insieme, in un format oggi indispensabile, per raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile in ambito ambientale, economico e sociale. ' Il Ministero gioca un ruolo di impulso e di facilitatore sui temi oggetto del protocollo, non solo di tipo amministrativo



Informatore Navale

Primo Piano

ma anche strategico - ha affermato il Capo Dipartimento Bonaretti - le parti possono contare sul nostro massimo supporto nell'interesse di un settore tanto rilevante per lo sviluppo del nostro Paese . '

Accordo di collaborazione tra le Capitanerie e i porti per mettere a fattore comune dati ed esperienze

Ufficio stampa

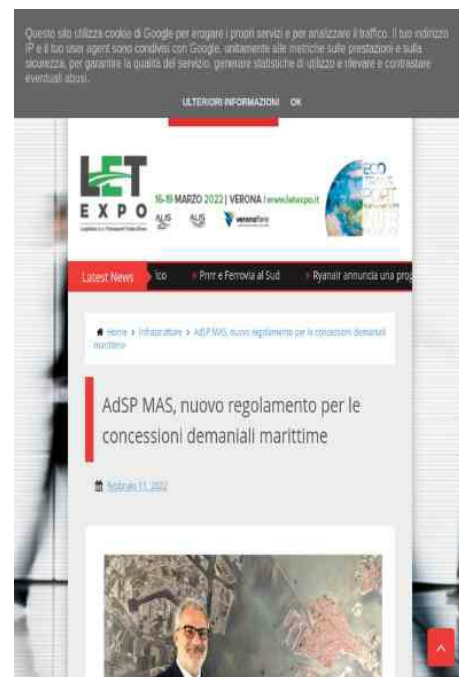
Tempo di lettura: 1 minuto Roma - Un accordo di collaborazione è stato firmato nella sede del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili dall'ammiraglio Nicola Carlone, Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, Mauro Bonaretti, Capo del Dipartimento della mobilità sostenibile del MIMS, e da Rodolfo Giampieri, Presidente dell'Associazione dei porti Italiani. L' accordo si prefigge lo scopo di mettere a fattore comune dati e informazioni di reciproco interesse, nonché specifiche esperienze o problematiche interpretative/applicative di norme, direttive o linee di indirizzo, che richiedano un esame interdisciplinare, in modo da generare soluzioni condivise e sostenibili in chiave propositiva e di uniformità di governance dei porti. A tal fine è prevista l' istituzione di un comitato paritetico a cui saranno affidati lo studio e l' analisi delle tematiche di interesse comune: soluzioni condivise e proposte saranno sottoposte al Ministero per la loro valorizzazione. L' iniziativa nasce dal preciso auspicio, espresso dal Ministro Enrico Giovannini, di un proficuo rapporto di collaborazione tra i principali attori del settore marittimo, per meglio favorire lo sviluppo della portualità italiana, del trasporto e della sicurezza in ambito marittimo, in coerenza con il più ampio disegno governativo di rafforzamento della competitività e della modernizzazione del sistema della portualità e della logistica nazionale. Fonte: Agenda Confitarma.



Ufficio stampa | Febbraio 11, 2022 | Porti | English

AdSP MAS, nuovo regolamento per le concessioni demaniali marittime

11 febbraio 2022 - Il Comitato di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** ha approvato il nuovo Regolamento per le Concessioni Demaniali Marittime. Il documento, oltre a recepire pienamente i criteri valutativi voluti dal MIMS per il rilascio di concessioni alle imprese portuali, rappresenta l' elemento in grado di abilitare concretamente l' avvio di una nuova stagione per le concessioni in ambito demaniale identificando in maniera più puntuale i requisiti richiesti e le valutazioni alla base del rilascio delle concessioni stesse; obiettivo del Regolamento, favorire la crescita degli scali veneti e, allo stesso tempo, introdurre elementi di maggiore trasparenza per le imprese, in linea con gli obiettivi previsti nell' ambito della pianificazione strategica dell' Authority. "Abbiamo raggiunto - spiega il Presidente dell' ADSPMAS, Fulvio Lino Di Blasio - un nuovo e importante risultato, frutto di un proficuo confronto con il Comitato di Gestione e con tutti i soggetti riuniti nell' Organismo di partenariato, tra i quali i terminalisti, i sindacati, gli operatori e le varie associazioni ivi rappresentate. Un nuovo esempio della costruzione condivisa del porto del futuro, perfettamente coerente con le prospettive di sviluppo degli scali del **sistema portuale** come delineate nel Piano Operativo Triennale 2022-2024". I criteri valutativi per l' ottenimento delle concessioni ai sensi dell' articolo 16 e dell' articolo 18 L. 84/94 e s.m.i. riguardano: gli obiettivi di traffico e di sviluppo della modalità ferroviaria, nonché la capacità di assicurare le più ampie condizioni di accesso al terminal per gli utenti e gli operatori interessati; la sostenibilità e l' impatto ambientale del progetto industriale proposto e livello di innovazione tecnologica; la previsione di iniziative di partenariato con centri di ricerca e istituzioni universitarie; la definizione di investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali, attrezzature e tecnologie anche in coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione nazionale di settore; la capacità di assicurare un' adeguata continuità operativa del porto; un piano occupazionale che comprenda anche indicazioni sull' utilizzo della manodopera temporanea.



Informare

Savona, Vado

Nell' ultimo trimestre del 2021 si è attenuata la ripresa del traffico nei porti di Genova e Savona-Vado

Calo del -4,4% delle merci containerizzate

Nel 2021 i porti liguri di Genova e Savona-Vado hanno movimentato un traffico delle merci pari a 64,5 milioni di tonnellate, con un incremento del +10,3% sul 2020 che si è generato principalmente nel periodo marzo-settembre dell' anno: dopo una riduzione dell' attività nel primo bimestre del 2021, infatti, il successivo trend assai positivo determinato dalla ripresa del traffico dopo il periodo acuto della pandemia di Covid-19 si è notevolmente attenuato nell' ultimo trimestre dell' anno. Se il dato del traffico movimentato nell' intero 2021 dai porti gestiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale risulta superiore del +10,3% sull' anno precedente, risulta invece inferiore del -5,3% sull' anno pre-pandemia del 2019. In particolare, nel 2021 i due porti liguri hanno movimentato 40,5 milioni di tonnellate di merci varie, con incrementi rispettivamente del +9,0% e +0,1% sul 2020 e sul 2019, di cui 25,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (rispettivamente +7,1% e +1,9%) e 14,8 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+12,4% e -2,8%). Le rinfuse solide sono ammontate a 2,5 milioni di tonnellate (+16,5% e -19,0%) a cui si aggiungono 2,0 milioni di tonnellate di altre rinfuse solide nella funzione industriale (+49,3% e +1,4%). Il traffico delle rinfuse liquide è risultato composto da 17,8 milioni di tonnellate di oli minerali (+11,5% e -14,1%) e 866mila tonnellate di altri carichi (+9,4% e -1,3%). In deciso calo le forniture di bunker e di provviste di bordo che si sono attestate a 798mila tonnellate (-22,5% e -17,7%). Nel solo quarto trimestre del 2021 i porti di Genova e di Savona-Vado Ligure hanno movimentato globalmente quasi 16,0 milioni di tonnellate di merci, con un rialzo del +3,4% sullo stesso periodo del 2020 e una contrazione del -2,0% sul corrispondente periodo del 2019, di cui 11,9 milioni di tonnellate movimentate dallo scalo portuale del capoluogo ligure (+2,5% e -6,9%) e 3,9 milioni di tonnellate dal porto di Savona-Vado (+3,1% e +13,1%). Relativamente al solo porto di Genova, nell' anno 2021 lo scalo ha movimentato 49,6 milioni di tonnellate di carichi, con un aumento del +9,9% sull' anno precedente e una diminuzione del -7,6% sul 2019. Le sole merci varie si sono attestate a 33,1 milioni di tonnellate (+5,2% e -5,1%), di cui 23,1 milioni di tonnellate di merci in container (+2,8% e -6,5%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a meno di 2,6 milioni di teu (+8,7% e -2,2%) e 10,0 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+11,2% e -1,7%). Le rinfuse solide nel comparto commerciale sono ammontate a 761mila tonnellate (+28,1% e +20,8%) e nella funzione industriale a 2,0 milioni di tonnellate (+49,2% e +1,4%). Il traffico degli oli minerali è stato di 12,3 milioni di tonnellate (+21,8% e -15,5%) e quello delle altre rinfuse liquide di 759mila tonnellate (+6,0% e -7,1%), incluse 453mila tonnellate di prodotti chimici (-2,8% e -15,6%) e 306mila tonnellate di oli vegetali e vino (+22,4% e +9,3%). Le forniture di combustibili e di provviste

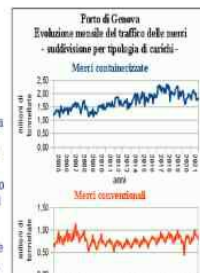


Nell'ultimo trimestre del 2021 si è attenuata la ripresa del traffico nei porti di Genova e Savona-Vado

Calo del -4,4% delle merci containerizzate

Nel 2021 i porti liguri di Genova e Savona-Vado hanno movimentato un traffico delle merci pari a 64,5 milioni di tonnellate, con un incremento del +10,3% sul 2020 che si è generato principalmente nel periodo marzo-settembre dell' anno: dopo una riduzione dell' attività nel primo bimestre del 2021, infatti, il successivo trend assai positivo determinato dalla ripresa del traffico dopo il periodo acuto della pandemia di Covid-19 si è notevolmente attenuato nell' ultimo trimestre dell' anno.

Se il dato del traffico movimentato nell' intero 2021 dai porti gestiti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale risulta superiore del +10,3% sull' anno precedente, risulta invece inferiore del -5,3% sull' anno pre-pandemia del 2019. In particolare, nel 2021 i due porti liguri hanno movimentato 40,5 milioni di tonnellate di merci varie, con incrementi rispettivamente del +9,0% e +0,1% sul 2020 e sul 2019, di cui 25,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (rispettivamente +7,1% e +1,9%) e 14,8 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+12,4% e -2,8%).



Informare

Savona, Vado

di bordo sono state pari a 746mila tonnellate (-22,9% e -17,1%). Lo scorso anno il traffico dei passeggeri nel **porto** di Genova è stato di quasi 2,1 milioni di persone (+55,7% e -41,3%), di cui oltre 1,6 milioni di passeggeri dei traghetti (+38,0% e -24,0%) e 416mila crocieristi (+217,6% e -69,1%). Nel solo quarto trimestre del 2021 il **porto** di Genova ha movimentato 12,0 milioni di tonnellate di merci, con una progressione del +3,4% sul corrispondente periodo dell'anno precedente e un calo del -6,1% sul periodo ottobre-dicembre del 2019. Con 7,9 milioni di tonnellate le merci varie sono risultate in diminuzione (-3,7% e -6,2%) a causa della riduzione del traffico containerizzato che è stato pari a 5,4 milioni di tonnellate (-7,6% e -9,5%) ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 586mila teu (-7,0% e -7,4%), mentre le merci convenzionali sono salite a 2,5 milioni di tonnellate (+5,8% e +1,8%). Le rinfuse solide commerciali sono state 178mila (-16,4% e +15,0%) e quelle industriali 480mila (+38,0% e +61,1%). Il volume di traffico degli oli minerali si è attestato a 3,1 milioni di tonnellate (+25,0% e -12,5%) e quello delle altre rinfuse liquide a 209mila tonnellate (+5,1% e +4,1%), di cui 111mila tonnellate di prodotti chimici (-13,8% e -6,1%) e 97mila tonnellate di oli vegetali e vino (+40,6% e +19,0%). Nel periodo ottobre-dicembre dello scorso anno i passeggeri sono stati 392mila (+171,3% e -32,5%), di cui 208mila nel settore dei traghetti (+66,6% e -8,8%) e 184mila in quello delle crociere (+835,2% e -47,8%). Nell'intero 2021 il solo **porto** di **Savona-Vado** Ligure ha movimentato un totale di 14,8 milioni di tonnellate di merci, con incrementi del +11,8% e del +3,2% rispettivamente sul 2020 e sul 2019. Nel segmento delle merci varie il traffico è stato di 7,4 milioni di tonnellate (+29,7% e +32,4%), di cui 2,6 milioni di tonnellate di merci in container (+70,0% e +387,7%) con una movimentazione di contenitori pari a 223mila teu (+52,8% e 309,3%), 4,1 milioni di tonnellate di rotabili (+16,3% e -4,4%), 366mila tonnellate di frutta (-5,1% e -8,3%), 185mila tonnellate di acciai (+145,3% e +20,9%) e 162mila tonnellate di prodotti forestali (-19,5% e -27,6%). In diminuzione le rinfuse liquide con meno di 5,7 milioni di tonnellate (-5,4% e -10,1%), incluse 5,2 milioni di tonnellate di petrolio greggio (-3,3% e -11,6%), 342mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-34,3% e +1,3%) e 107mila tonnellate di altri carichi liquidi (+42,1% e +77,5%). Nel comparto delle rinfuse secche il dato globale è stato di quasi 1,8 milioni di tonnellate (+12,2% e -29,1%), di cui 732mila tonnellate di carbone (+9,8% e -4,8%), 248mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-21,4% e -49,3%), 155mila tonnellate di minerali (+70,6% e +50,5%) e 625mila tonnellate di altre rinfuse solide (+26,1% e -44,3%). Nel 2021 il traffico dei passeggeri è stato di 394mila persone (+77,8% e -61,7%), di cui 219mila passeggeri dei traghetti (+58,5% e -29,4%) e 175mila crocieristi (+131,6% e -73,8%). Nel solo ultimo trimestre del 2021 il **porto** di **Savona-Vado** Ligure ha movimentato complessivamente quasi 3,9 milioni di tonnellate di carichi, con rialzi rispettivamente del +2,9% e +12,9% sugli stessi periodi del 2020 e 2019. Nel settore delle merci varie il traffico è stato di 1,8 milioni di tonnellate (+6,5% e +31,5%), di cui 681mila tonnellate di merci containerizzate (+31,1% e +351,3%), 980mila tonnellate di rotabili (-3,1% e -8,8%), 88mila tonnellate di frutta (-4,3% e -3,8%), 32mila tonnellate di acciai (+14,0% e

Informare

Savona, Vado

+46,4%) e 31mila tonnellate di prodotti forestali (-40,7% e -21,8%). In crescita anche le rinfuse liquide con più di 1,6 milioni di tonnellate (+4,3% e +0,9%), incluse 1,5 milioni di tonnellate di petrolio grezzo (+3,4% e -1,6%), 86mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-3,1% e +22,7%) e 43mila tonnellate di altri carichi (+91,6% e +119,8%). In riduzione, invece, le rinfuse solide con 426mila tonnellate (-13,8% e -0,8%), di cui 182mila tonnellate di carbone (+20,6% e -10,7%), 76mila tonnellate di minerali (+271,7% e +242,2%), 57mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-31,9% e -40,3%) e 111mila tonnellate di altre rinfuse solide (-30,8% e +2,9%). Nel segmento dei passeggeri il traffico dei traghetti è stato di 20mila persone (+2.802,6% e +18,2%) e quello delle crociere di 77mila persone (+971,4% e -59,4%). Leggi le notizie in formato Acrobat Reader® . Iscriviti al servizio gratuito.

Savona, passaggio di consegne per la Capitaneria di porto: il nuovo Comandante è il capitano Giulio Piroddi (FOTO)

Il Capitano di Vascello Francesco Cimmino dopo due anni e mezzo alla guida della Capitaneria di Savona, lascia il Comando savonese, per andare alla direzione marittima dell' Emilia Romagna a Ravenna

Il Capitano di Vascello Giulio Piroddi è il nuovo Comandante della Capitaneria di Porto di Savona. Questa mattina al Palacrociere di Savona si è svolta la cerimonia ufficiale del passaggio di consegne con il comandante Capitano di Vascello Francesco Cimmino che dopo due anni e mezzo alla guida della Capitaneria di Savona, lascia il Comando savonese, per andare a ricoprire un nuovo e prestigioso incarico alla direzione marittima dell' Emilia Romagna a Ravenna. La cerimonia è stata effettuata alla presenza del Direttore Marittimo della Liguria, il Contrammiraglio Sergio Liardo, delle Autorità civili, militari e religiose della Provincia savonese e dei rappresentanti del cluster marittimo. Il nuovo comandante subentrante Piroddi invece è in arrivo dalla Capitaneria di Porto di Cagliari dove svolgeva il ruolo di caporeparto tecnico-amministrativo. Luciano Parodi Ricevi le nostre ultime notizie da Google News **SEGUICI** Ti potrebbero interessare anche:



The screenshot shows a Google News article from February 11, 2022, at 12:30. The article is titled "Savona, passaggio di consegne per la Capitaneria di porto: il nuovo Comandante è il capitano Giulio Piroddi (FOTO)". The main text states that Captain of Vessel Francesco Cimmino, after two and a half years at the head of the Savona Port Captaincy, is leaving to take on a new and prestigious role as the Maritime Director of Emilia Romagna in Ravenna. The handover ceremony took place this morning at the Palacrociere in Savona, attended by the Maritime Director of Liguria, Contrammiraglio Sergio Liardo, civil, military, and religious authorities of the Savona province, and representatives of the maritime cluster. The new commander, Giulio Piroddi, comes from the Port Captaincy of Cagliari, where he served as the technical-administrative head of the department. The article includes a sidebar with various news categories and a list of related articles on the right.

Shipping Italy

Savona, Vado

Un 2021 in ripresa nei porti di Genova e Savona ma non abbastanza rispetto al prepandemia

La piattaforma di Vado sembra avere drenato container al capoluogo: per tonnellaggio complessivo Savona supera il 2019 (+3,2%), Genova resta sotto (-7,6%)

I volumi di traffico mercantile negli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sono cresciuti del 10,3% rispetto al 2020 in termini di tonnellaggio imbarcato e sbarcato nel sistema portuale, ma restano ancora inferiori al prepandemia (-5,3%), con una dinamica antitetica fra Genova e Savona. Quest'ultima, con l'entrata in funzione a inizio 2020 del terminale Vado Gateway di Vado Ligure, pare aver drenato il traffico container che il capoluogo ligure non ha più recuperato sebbene a livello nazionale si siano lievemente superati (almeno a livello di Teu) i valori del 2019. Genova da sola ha movimentato 49,58 milioni di tonnellate (+9,9% sul 2020, -7,6% sul 2019), Savona 14,85 milioni (+11,8% sul 2020 e +3,2% sul 2019). Nel capoluogo le ferite della pandemia restano profonde per il settore delle rinfuse liquide, con gli oli minerali a 12,28 milioni di tonnellate (-15,5% sul 2019) e le altre tipologie a 759mila tonnellate (-7%). Per i container i numeri dicono questo: 23,07 milioni di tonnellate (-6,4% sul 2019), 2,55 milioni di Teu contro i 2,61 del 2019 (-2,2%) e i 2,35 del 2020 (+8,5%). Meglio vanno le merci convenzionali (9,99 milioni di tonnellate, -1,7%), con un andamento complessivo della prima merceologia del primo porto italiano (merci varie) che riflette l'andazzo del mercato da esso servito (-5%). Bene le rinfuse solide e il traffico industriale che risultano in crescita anche rispetto al 2019 (+20,7% e +1,3%), anche se con 761mila e 1,96 milioni di tonnellate il peso resta relativo, mentre bunkeraggi e provviste, con 746mila tonnellate, perdono anche rispetto al 2020 (e restano a -17% sul 2019). Sul fronte dei terminal i gap più marcati sono quelli del gruppo Psa, che a Genova Pra' con 1,45 milioni di Teu recupera qualcosa sul 2020 ma resta sotto al 2019 (-9,3%) e al Sech segna un -7,8% sul 2019. Msc, che nel 2020 aveva fatto salire i volumi del Terminal Messina di cui è azionista (246mila Teu), ha spostato buona parte del traffico sul terminal Bettolo, controllato al 100%, arrivato a 107mila Teus (con Messina sceso a 189mila; erano 199mila nel 2019). Anche Spinelli ha rosicchiato qualche container (419mila Teu, +1,8% sul 2019), consolandosi solo parzialmente della flessione del traffico di Tirrenia, principale causa della perdita di oltre 400mila metri lineari di ro-ro (536mila nel 2021, -42,9% rispetto al 2019), merceologia in cui Terminal San Giorgio ha invece recuperato i valori del 2019 (2,08 milioni di metri lineari). Come accennato, il rodaggio del terminal Vado Gateway, che ha comportato l'exploit nel traffico containeristico (2,6 milioni di tonnellate contro le 530mila del 2019), ha segnato nel profondo il risultato complessivo di Savona, dove altrimenti si registrerebbero la perdurante perdita delle rinfuse liquide (5,7 milioni di tonnellate, -10% sul 2019), la grave situazione delle solide (1,76 milioni di tonnellate,



Shipping Italy

Savona, Vado

-29,1% rispetto al 2019) e la stasi dei rotabili (4,1 milioni di tonnellate, +16,3% sul 2020 ma -4,4% sul 2019). Ripresa nei passeggeri, ma qui il gap col 2019 resta ancora molto ampio. A Genova i passeggeri di traghetti sono stati 1,68 milioni (+40,5% sul 2020 -22,6% sul 2019) e i crocieristi 416.386 (+217,6% sul 2020, -69,1% sul 2019). A **Savona** nei traghetti si sono movimentati 218mila persone (+58,4% sul 2020, -29,4% sul 2019), nelle crociere 175mila (+131,6% sul 2020, -73,8% sul 2019). A.M.

Porti: Genova; Signorini, per depositi chimici non c'è piano B

"Il piano Confindustria sul porto? Corretto che dicano la loro"

"Per i depositi chimici non c'è un piano B". Nel **porto** di **Genova** non c'è un'ubicazione alternativa a Ponte Somalia per Carmagnani e Superba chiarisce Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale. "Penso che l'ipocrisia non faccia bene a nessuno - dice -. Sento che nessuno parla dell'opzione zero. Ma se non c'è bisogna trovare un luogo dove spostare i depositi chimici. E se bisogna trovarlo in **porto**, non ci siamo svegliati ieri. Da tre anni abbiamo setacciato possibili aree. Lo sport del continuare a cercarne può durare mille anni ed è pure possibile che fra 15 anni le cose cambino. Però posso dire che abbiamo fatto studi su "n" aree e abbiamo chiarito dove non si potevano spostare, mentre sento qualche volta di nuovo proporre spazi che non sono idonei". La lista è lunga dice Signorini: "A Calata Canzio ci sono operatori che non hanno idea di andar via, sulla diga non si può, vicino al Polcevera non va bene per profili di interferenze con l'aeroporto, al **Porto** petroli ci sono limitazioni perché è più vicino alle case di Ponte Somalia e c'è un problema di dislivello ferroviario". E poi "i primi scali del mondo sono orgogliosi di avere la chimica" è un discorso da affrontare "con maggiore serenità" e uno sguardo nazionale. Detto questo l'istruttoria avviata dal **porto** su Ponte Somalia procede su tutti i fronti, compresa la conferenza dei servizi in cui dovranno esprimersi tutte le amministrazioni, comprese Capitaneria, Vigili del fuoco ed Enac. A Grimaldi, che si era appellato al governo parlando di "scelta scellerata" e lavora proprio al Terminal San Giorgio, Signorini assicura che "verrà garantita l'operatività attuale". Mentre l'attività di Forest dovrà essere "ricollocata in modo adeguato". Ma quello dei depositi chimici è solo uno dei tanti temi sul tavolo dell'Adsp, alle prese, fra l'altro, con le 29 opere del Pnrr, il nuovo Piano regolatore portuale per il quale si prepara ad affidare "una serie di studi specialistici" a partire da energia e chimica, e anche il Piano dell'organico del **porto** che definisce la forza lavoro sulla base dei piani delle imprese. "L'abbiamo già redatto ma non sono soddisfatto di alcuni aspetti e stiamo facendo approfondimenti che arriveranno a giorni, prima di confrontarci" dice Signorini. In alcuni casi si parla di espansione ma si riducono le chiamate per la Culmv, in altri, i piani non sarebbero coerenti con le proiezioni sulla crescita del mercato marittimo di Drewry. Intanto Confindustria **Genova** ha annunciato un "position paper" sul **porto** di **Genova**. "E' corretto che gli industriali, come i sindacati, dicano quali sono le loro aspettative e richieste con uno spirito di confronto aperto". (ANSA)



Amministrative Genova, Piciocchi a Dello Strologo: «Misuriamoci sui fatti»

«Spero che questa campagna elettorale possa avere al centro le cose concrete»

«Dalle prime battute del candidato Dello Strologo comprendo già quale sarà il terreno e i cliché su cui sarà impostata la campagna elettorale della sinistra per le prossime comunali: grandi discorsi su disuguaglianze, solidarietà, ambiente, sviluppo sostenibile, periferie, sul presupposto che sarebbero questi gli argomenti su cui l'Amministrazione attuale è in difetto. Non avrebbero potuto sfidarci su terreno migliore e li ringrazio davvero tanto». È quanto scrive su Facebook Pietro Piciocchi, assessore del Comune di Genova al Bilancio, ai Lavori pubblici, alle Manutenzioni, al Verde pubblico. «Solo per citare alcuni esempi - prosegue il post - . Disuguaglianze: dopo le infinite chiacchiere del passato, questa è la giunta che ha demolito le dighe di Begato e varato il più grande piano di riqualificazione dell'edilizia residenziale pubblica della Città di Genova. È la giunta che in questi anni di pandemia ha materialmente aiutato chi era più in difficoltà con misure straordinarie, solo per citarne alcune: l'emergenza alimentare, con interventi economici che sono andati ben oltre di quanto messo a disposizione dal Governo, la moratoria sul debito degli inquilini morosi incolpevoli delle case popolari, l'aiuto al mondo dello sport e alle associazioni inquiline degli immobili del patrimonio civico, completamente esentate dal pagamento dei canoni, e potrei continuare a lungo ma non voglio annoiare. Solidarietà: questa è la Giunta che ha investito più risorse per il potenziamento dei servizi sociali, quasi 70 milioni di euro all'anno, molto di più di quanto non fosse speso in passato: basta comparare i dati del bilancio del Comune per convincersene. Ambiente: questa è la Giunta che ha lottato per conseguire e alla fine ha ottenuto i più importanti finanziamenti pubblici per la decarbonizzazione e per il potenziamento del trasporto pubblico: su questi temi c'è una ottima collaborazione con il Governo che ha capito - e ci ha anche detto per bocca di alcuni ministri e dirigenti - che a Genova le cose si decidono e si fanno. Questa è la Giunta che, insieme ad **Autorità portuale**, sta portando avanti il progetto per la completa elettrificazione delle banchine del porto di Genova». «Inoltre - precisa l'assessore - proprio in questi giorni stiamo lavorando ad uno straordinario programma di valorizzazione del nostro sistema dei forti e dell'acquedotto storico per rendere questi luoghi sempre più fruibili e "presenti" nella vita dei nostri cittadini e dei turisti. E anche qui potrei continuare molto a lungo. Sviluppo sostenibile: su questo è sufficiente ascoltare quanto dichiarato mercoledì dal Presidente del Consiglio dei Ministri che ha rimarcato l'esempio di sviluppo che la nostra Città è diventata per l'Italia. Ripeto: non lo dico io, chi vuole approfondire vada ad ascoltarsi le parole del Presidente Draghi a Palazzo San Giorgio. E in effetti la catena di grandi opere che sono partite, che porteranno indotto e posti di lavoro, è davvero impressionante. Alcune sulle ceneri e i disastri del passato, come il Waterfront



Photo: Andrea Scattolon / Contrasto. Photo: Piciocchi / Contrasto. G. B.

di Levante , completo fallimento della precedente Giunta. E proprio in questi giorni stiamo varando nuovi bellissimi programmi legati al PNRR. Periferie: Dello Strologo parla di periferie e dice che le deve girare per conoscerle. Buon tour: se vuole può venire con noi, che attraversiamo tutti i giorni, più volte al giorno, questa Città e ormai la conosciamo bene, a patto che accetti il principio che a Genova non esistono periferie, che abbiamo una meravigliosa Città policentrica e che, come attesta il nostro piano triennale delle opere pubbliche, ci sono importantissimi investimenti in tutto il territorio cittadino, da Levante a Ponente, Valli ed entroterra compresi». Piciocchi così conclude: «Chi mi conosce sa che faccio autocritica e non sono certo il tipo che dice che tutto va bene o nasconde i problemi che, invece, mi piace affrontare e risolvere: so bene i temi sui quali si deve migliorare e lo faremo. Ma in questi anni abbiamo lavorato tanto su queste e altre direttrici per rimettere in moto una Città trovata nella paralisi e nella depressione più totale, sicché certi cliché mi fanno proprio sorridere, soprattutto se provengono da chi, persona rispettabilissima, è comunque pienamente organica al sistema che governava Genova prima di questa Giunta, avendo avuto anche ruoli di responsabilità in quel contesto: pronto a dibatterne con chiunque in ogni momento, portando fatti e non chiacchiere, senza fare grandi filosofie. E qui esprimo forte l' auspicio che questa campagna elettorale possa avere al centro le cose concrete, che ci potremo misurare sui fatti, sulle cose, anche sui problemi, e non, ripeto, sulle grandi e belle teorie. Avanti, quindi, con orgoglio ed entusiasmo!»

Seminario italo-russo venerdì 18 febbraio a Genova, tema: l' arte dell' innovazione

Si parlerà di industria, porti, innovazione e politica

Venerdì 18 febbraio il palazzo della Borsa di Genova ospita il V seminario italo russo , dal titolo " Italia-Russia: l' arte dell' innovazione " che si terrà venerdì 18 febbraio 2022 presso il Palazzo della Borsa in via XX Settembre, 44 dalle 9 alle 13. L' evento è organizzato dall' Associazione Conoscere Eurasia , la Regione Liguria , il Consolato Generale della Federazione Russa a Genova , il Forum Economico di San Pietroburgo (Spief) e la Fondazione Roscongress , in collaborazione con Intesa Sanpaolo e Banca Intesa Russia . Oltre che in presenza, i lavori, che si svolgeranno con la traduzione simultanea in italiano e russo, possono essere seguiti in streaming, dall' homepage del sito conoscereeurasia.it . È prevista la traduzione in simultanea italiano-russo. L' accesso è consentito previa esibizione del Super Green Pass e con mascherina Ffp2. Il programma 08.30-09.00 | Registrazione dei partecipanti 09.00-09.05 | Luigi Attanasio , presidente della Camera di Commercio di Genova 09.00-10.00 | Apertura del seminario: Ruolo strategico dell' Italia e della Russia nelle relazioni politiche e economiche tra l' Europa e l' Eurasia Moderatore: Nicola Cavagnaro, ufficio stampa Regione Liguria Antonio Fallico, presidente Banca Intesa Russia e presidente Associazione Conoscere Eurasia Sergey Razov, ambasciatore straordinario e plenipotenziario della Federazione Russa nella Repubblica Italiana e nella Repubblica di San Marino Aleksandr Avdeev, ambasciatore russo presso la Santa Sede Giovanni Toti, presidente Regione Liguria Sergey Cheremin, ministro, Dipartimento degli Affari Esteri e Relazioni Internazionali del governo di Mosca 10.00-11.00 | SESSIONE I: Industria Innovazione Tecnologia Moderatore: Nicola Cavagnaro, ufficio stampa Regione Liguria Pavel Dorokhin, rappresentante commerciale della Federazione Russa nella Repubblica Italiana Umberto Rizzo, presidente Confindustria Genova Gianni Vittorio Armani, amministratore delegato Iren Konstantin Simonov, direttore generale National Energy Security Fund Andrea Perusin, direttore regionale Piemonte, Sud e Liguria di Intesa Sanpaolo Urbano Clerici, Deputy Chairman & Ceo, Coeclerici Commodities Sa Giuseppe Zampini, presidente Ansaldo Energia 11.00-12.00 | Sessione II: Porti, Infrastrutture e Logistica Moderatore: Nicola Cavagnaro, ufficio stampa Regione Liguria Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Mikhail Volkov, rappresentante Vneshtorgbank in Italia, vicepresidente Stefano Messina, executive vicepresident Ignazio Messina & C. e Chairman Assarmatori Luigi Attanasio, presidente Camera di Commercio di Genova Paolo Cesare Odone, presidente Aeroporto di Genova Andrea Benveduti, assessore Sviluppo economico, Regione Liguria 12.00-13.00 | Conclusioni Moderatore: Nicola Cavagnaro, ufficio stampa Regione Liguria Sergio Forelli, Of Counsel Studio Legale Carnelutti Russia Antonio Fallico, presidente Banca Intesa Russia e presidente Associazione Conoscere Eurasia Marco Bucci, sindaco Comune Genova Giovanni Toti, presidente Regione Liguria.



Venerdì 18 febbraio il palazzo della Borsa di Genova ospita il V seminario italo russo, dal titolo "Italia-Russia: l'arte dell'innovazione".

Il Terzo Valico diventa un' opera d' arte esposta a New York

Installazione artistica realizzata da Lulù Nuti: la visione della Tbm, la grande talpa meccanica usata per gli scavi, come un uroboro, serpente che si morde la coda, antico simbolo dell' energia universale che si consuma e si rinnova

Il cantiere del Terzo Valico dei Giovi-Nodo di **Genova** a New York grazie all' opera d' arte realizzata dalla giovane artista romana Lulù Nuti. L' esposizione (fino al 28 febbraio) presso l' istituto italiano di cultura di New York rientra nel progetto di mecenatismo culturale del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e della Fondazione Cassa Depositi e Prestiti denominato "We Love Art. Vision and Creativity Made in Italy", giunto alla sua terza tappa dopo quelle a Seoul in Corea del Sud e a Chongqing in Cina. Quelle successive, in questo progetto mondiale, saranno a Città del Messico, Il Cairo e Berlino Al centro ci sono storie e valori di otto grandi aziende d' Italia che vengono narrate attraverso le opere di otto diversi artisti come omaggio alla forza e alla creatività dell' industria del nostro Paese, un modo particolare di celebrare le eccellenze produttive attraverso l' arte. La nuova infrastruttura, che ieri è stata visitata dal presidente del Consiglio Mario Draghi , è realizzata dal General Contractor guidato da Webuild per conto di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), sotto l' egida del Commissario straordinario di Governo Calogero Mauceri. L' opera dedicata al progetto del Terzo Valico è stata realizzata da Lulù Nuti ed è intitolata "Too Much Heat, Nothing to Eat": è il risultato del percorso che ha portato la giovane artista a vivere la realtà della linea del Terzo Valico, progetto complesso con 30 fronti di scavo in 12 grandi cantieri distribuiti tra il Piemonte e la Liguria, cinquemila persone all' opera e oltre duemila aziende impegnate, quasi tutte italiane. Si tratta del più esteso progetto di mobilità sostenibile in corso di realizzazione in Italia: l' alta velocità ferroviaria che collegherà **Genova** con Milano, parte essenziale del Corridoio Reno-Alpi che dal **porto** di **Genova** arriverà al **porto** di Rotterdam. Un sistema di produzione che è una vera e propria fucina attiva che non si ferma mai lungo un tracciato che si sviluppa per il 70% in galleria e che l' artista ha voluto trasmettere trasformando la visione della Tbm, la grande talpa meccanica usata per gli scavi, in un' installazione che riprende l' immagine dell' uroboro, il serpente che si morde la coda, antico simbolo dell' energia universale che si consuma e si rinnova. "We Love Art" rientra nell' agenda cultura di Webuild, l' insieme delle iniziative con cui il gruppo da anni contribuisce alla diffusione della cultura nel mondo. Un programma sempre più ricco che a marzo vedrà Webuild al fianco delle Scuderie del Quirinale a Roma e del Palazzo Ducale a **Genova** per "Superbarocco", l' emozionante percorso espositivo che legherà le due città per raccontare il Barocco genovese, uno dei periodi di maggiore splendore per l' Italia e soprattutto per **Genova**.



Webuild, in mostra a New York l'opera sul Terzo Valico dei Giovi

MILANO (ITALPRESS) - Esposta a New York l'opera artistica che rappresenta il cantiere del Terzo Valico dei Giovi-Nodo di **Genova**, nell'ambito della terza tappa di "We Love Art. Vision and Creativity Made in Italy", il progetto di mecenatismo culturale del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI) e della Fondazione Cassa Depositi e Prestiti (CDP). Le opere saranno ospitate fino al 28 febbraio dall'Istituto Italiano di Cultura (IIC) di New York. Al centro del progetto, le storie e i valori di 8 grandi aziende italiane raccontate da altrettanti giovani artisti, un connubio che vede Webuild nel ruolo di mecenate al fianco della giovane artista romana Lulù Nuti. La mostra è un omaggio alla forza e alla creatività dell'industria italiana, un'occasione per celebrare attraverso l'arte le eccellenze produttive che rappresentano l'Italia nel mondo. Un percorso espositivo internazionale che dopo Seoul, Chongqing (Cina), New York, proseguirà a Città del Messico, Il Cairo e Berlino. Per Webuild, "Too Much Heat, Nothing to Eat" è il nome dell'opera con cui l'artista Lulù Nuti ha saputo reinterpretare il Progetto Unico Terzo Valico dei Giovi-Nodo di **Genova**, l'alta velocità ferroviaria che collegherà **Genova** con Milano, parte essenziale del Corridoio Reno-Alpi che dal **porto** di **Genova** arriverà al **porto** di Rotterdam, ma anche il più esteso progetto di mobilità sostenibile in corso di realizzazione in Italia e uno dei più importanti della rete TEN-T. La nuova infrastruttura, che ieri è stata visitata dal Presidente del Consiglio Mario Draghi, è realizzata dal General Contractor guidato da Webuild per conto di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), sotto l'egida del Commissario straordinario di Governo Calogero Mauceri. L'installazione è il risultato di un percorso che ha portato l'artista a vivere la realtà della linea del Terzo Valico, un progetto complesso con 30 fronti di scavo in 12 grandi cantieri distribuiti tra il Piemonte e la Liguria. Per la sua realizzazione sono oggi all'opera oltre 5.000 persone e 2.300 aziende, piccole e medie (dirette e indirette), quasi tutte italiane. Un sistema di produzione che è una vera e propria fucina, attiva 24 ore al giorno e 7 giorni su 7, lungo un tracciato che si sviluppa per il 70% in gallerie. Un'opera che trasmette forza, complessità, ma rappresenta anche un esempio di sostenibilità nelle fasi di costruzione con attenzione particolare all'ambiente e alla sicurezza. Sono questi alcuni degli elementi che l'artista ha voluto trasmettere con la sua opera artistica, trasformando la visione della TBM, la grande talpa meccanica utilizzata per le attività di scavo nelle viscere della montagna, in una installazione che riprende l'immagine dell'uroboro, il serpente che si morde la coda, antico simbolo dell'energia universale che si consuma e si rinnova. "We Love Art" rientra nell'Agenda Cultura di Webuild, l'insieme delle iniziative con cui il Gruppo da anni contribuisce alla diffusione della cultura nel mondo. Un



programma sempre più ricco che a marzo vedrà Webuild al fianco delle Scuderie del Quirinale a Roma e del Palazzo Ducale a **Genova** per "Superbarocco", l'emozionante percorso espositivo che leggerà le due città per raccontare il Barocco genovese, uno dei periodi di maggiore splendore per l'Italia e soprattutto per **Genova**. (ITALPRESS).

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, Signorini: "Per i depositi chimici non c'è un piano B"

Il presidente dell'Authority: "Il piano di Confindustria sul porto? Corretto che dicano la loro"

Genova - "Per i depositi chimici non c'è un piano B". Nel **porto** di **Genova** non c'è un'ubicazione alternativa a Ponte Somalia per Carmagnani e Superba", chiarisce Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure Occidentale. "Penso che l'ipocrisia non faccia bene a nessuno - dice -. Sento che nessuno parla dell'opzione zero. Ma se non c'è bisogna trovare un luogo dove spostare i depositi chimici. E se bisogna trovarlo in **porto**, non ci siamo svegliati ieri. Da tre anni abbiamo setacciato possibili aree. Lo sport del continuare a cercarne può durare mille anni ed è pure possibile che fra 15 anni le cose cambino. Però posso dire che abbiamo fatto studi su "n" aree e abbiamo chiarito dove non si potevano spostare, mentre sento qualche volta di nuovo proporre spazi che non sono idonei". La lista è lunga dice Signorini: "A Calata Canzio ci sono operatori che non hanno idea di andar via, sulla diga non si può, vicino al Polcevera non va bene per profili di interferenze con l'aeroporto, al **Porto** petroli ci sono limitazioni perché è più vicino alle case di Ponte Somalia e c'è un problema di dislivello ferroviario". E poi "i primi scali del mondo sono orgogliosi di avere la chimica" è un discorso da affrontare "con maggiore serenità" e uno sguardo nazionale. Detto questo l'istruttoria avviata dal **porto** su Ponte Somalia procede su tutti i fronti, compresa la conferenza dei servizi in cui dovranno esprimersi tutte le amministrazioni, comprese Capitaneria, Vigili del fuoco ed Enac. A Grimaldi, che si era appellato al governo parlando di "scelta scellerata" e lavora proprio al Terminal San Giorgio, Signorini assicura che "verrà garantita l'operatività attuale". Mentre l'attività di Forest dovrà essere "ricollocata in modo adeguato". Ma quello dei depositi chimici è solo uno dei tanti temi sul tavolo dell'Adsp, alle prese, fra l'altro, con le 29 opere del Pnrr, il nuovo Piano regolatore portuale per il quale si prepara ad affidare "una serie di studi specialistici" a partire da energia e chimica, e anche il Piano dell'organico del **porto** che definisce la forza lavoro sulla base dei piani delle imprese. "L'abbiamo già redatto ma non sono soddisfatto di alcuni aspetti e stiamo facendo approfondimenti che arriveranno a giorni, prima di confrontarci" dice Signorini. In alcuni casi si parla di espansione ma si riducono le chiamate per la Culmv, in altri, i piani non sarebbero coerenti con le proiezioni sulla crescita del mercato marittimo di Drewry. Intanto Confindustria **Genova** ha annunciato un "position paper" sul **porto** di **Genova**. "E' corretto che gli industriali, come i sindacati, dicano quali sono le loro aspettative e richieste con uno spirito di confronto aperto".

The screenshot shows the website of 'The Medi Telegraph'. At the top, there is a navigation bar with links: 'L'ESPRESSO', 'IDM', 'EVENTI', 'BLOG', 'AUDIO & VIDEO', 'ARCHIVIO', and 'ENR'. Below the navigation bar is the website's logo and a sub-header 'Shipping & Maritime Telegraph'. The main content area displays the title of the article 'Genova, Signorini: "Per i depositi chimici non c'è un piano B"' and a sub-header 'Il presidente dell'Authority: "Il piano di Confindustria sul porto? Corretto che dicano la loro"'. Below the text is a large image of a port scene. At the bottom of the page, there is a cookie consent banner with the text 'Informativa' and a button 'Continua senza accettare'. The banner also contains a detailed explanation of the website's use of cookies and a button 'Accetta'.

Porto Ravenna: nel 2021 record di traffici. +20,8% sul 2020

(FERPRESS) Ravenna, 11 FEB Il Porto di Ravenna nel 2021 ha movimentato complessivamente 27.073.051 tonnellate, in crescita del 20,8% (4,7 milioni di tonnellate in più) rispetto al 2020 e del 3,1% rispetto ai livelli del 2019, con il definitivo superamento dei volumi ante pandemia. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 23.269.181 tonnellate (+25,1% sul 2020 e in linea con il dato del 2019) e a 3.803.870 tonnellate (+3,8% sul 2020 e -1,0% sul 2019). Nel 2021 il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.702, superiori del 12,9% (309 navi in più) rispetto al 2020 e dell'1% rispetto al 2019 (26 toccate in più). In particolare, nel mese di dicembre 2021 sono state movimentate 2.279.852 tonnellate, in aumento del 10,5% (216 mila tonnellate in più) rispetto al mese di dicembre 2020, e superiori del 22,5% rispetto alle 1.860.377 tonnellate del mese di dicembre 2019. Dal punto di vista delle tipologie di merci, le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 22.422.317 tonnellate, sono cresciute nel 2021 del 22,8% (quasi 4,2 milioni di tonnellate in più), superando con un ottimo margine anche i volumi del 2019 (+3,7%). I prodotti liquidi con una movimentazione pari a 4.650.727 tonnellate nel 2021 sono aumentati del 12,0% rispetto al 2020, riportandosi praticamente ai livelli del 2019 (+0,2%). Per quanto riguarda le varie categorie merceologiche, il 2021 si chiude con tutte le categorie merceologiche in positivo per tonnellaggio sul 2020, fatta eccezione per gli agroalimentari solidi (-2,3%). Molto buono il dato dei metallurgici, con 7.423.613 tonnellate movimentate ed il record storico del Porto (+45,8% rispetto al 2020), dei materiali da costruzione con 5.689.958 tonnellate movimentate, anch'essi con il record storico (+39,7% rispetto al 2020), dei prodotti petroliferi, con 2.630.431 tonnellate (+16,8% rispetto al 2020). Buoni anche i dati per i concimi (altro record storico, +8,7% rispetto al 2020), con 1.619.486 tonnellate, i chimici (+9,1% rispetto al 2020) con 805.488 tonnellate e gli agroalimentari liquidi (+3,7% rispetto al 2020), con 1.197.270 tonnellate. Rispetto ai livelli del 2019, ante pandemia, hanno pienamente recuperato nel 2021 i prodotti metallurgici (+16,4%), i materiali da costruzione (+13,3%), i concimi (+11,1%), i prodotti petroliferi (+1,9%), i semi oleosi (+37,8%) e, seppur di misura, gli agroalimentari liquidi (+1,1%). Il comparto agroalimentare nel suo complesso (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 4.715.365 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nel 2021 un calo dell'1,9% rispetto al 2020 e volumi inferiori del 14,1% rispetto al 2019. Le merci in container, per 2.279.623 tonnellate nel 2021, sono in aumento del 7,2% rispetto al 2020, ma inferiori del -4,5% rispetto al 2019, ed il numero di toccate delle navi portacontainer nel 2021 è stato pari a 459, in aumento (+5,0%) rispetto alle 437 del 2020, anche se non è stato ancora recuperato il numero del 2019 (-5,2%). I contenitori, pari a 212.926 TEUs nel 2021, sono in crescita

FerPress
AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA
<https://www.ferpress.it>

Porto Ravenna: nel 2021 record di traffici. +20,8% sul 2020

Author: com

Date: 11 Febbraio 2022

(FERPRESS) - Ravenna, 11 FEB - Il Porto di Ravenna nel 2021 ha movimentato complessivamente 27.073.051 tonnellate, in crescita del 20,8% (4,7 milioni di tonnellate in più) rispetto al 2020 e del 3,1% rispetto ai livelli del 2019, con il definitivo superamento dei volumi ante pandemia.

Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 23.269.181 tonnellate (+25,1% sul 2020 e in linea con il dato del 2019) e a 3.803.870 tonnellate (+3,8% sul 2020 e -1,0% sul 2019).

Nel 2021 il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.702, superiori del 12,9% (309 navi in più) rispetto al 2020 e dell'1% rispetto al 2019 (26 toccate in più).

In particolare, nel mese di dicembre 2021 sono state movimentate 2.279.852 tonnellate, in aumento del 10,5% (216 mila tonnellate in più) rispetto al mese di dicembre 2020, e superiori del 22,5% rispetto alle 1.860.377 tonnellate del mese di dicembre 2019.

Dal punto di vista delle tipologie di merci, le merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate), con una movimentazione pari a 22.422.317 tonnellate, sono cresciute nel 2021 del 22,8% (quasi 4,2 milioni di tonnellate in più), superando con un ottimo margine anche i volumi del 2019 (+3,7%). I prodotti liquidi - con una movimentazione pari a 4.650.727 tonnellate - nel 2021 sono aumentati del 12,0% rispetto al 2020, riportandosi praticamente ai livelli del 2019 (+0,2%).

Per quanto riguarda le varie categorie merceologiche, il 2021 si chiude con tutte le categorie merceologiche in positivo per tonnellaggio sul 2020, fatta eccezione per gli agroalimentari solidi (-2,3%).

Molto buono il dato dei metallurgici, con 7.423.613 tonnellate movimentate ed il record storico del Porto (+45,8% rispetto al 2020), dei materiali da costruzione con 5.689.958 tonnellate movimentate, anch'essi con il record storico (+39,7% rispetto al 2020), dei prodotti petroliferi, con 2.630.431 tonnellate (+16,8% rispetto al 2020).

Buoni anche i dati per i concimi (altro record storico, +8,7% rispetto al 2020), con 1.619.486 tonnellate, i chimici (+9,1% rispetto al 2020) con 805.488 tonnellate e gli agroalimentari liquidi (+3,7% rispetto al 2020), con 1.197.270 tonnellate.

Rispetto ai livelli del 2019, ante pandemia, hanno pienamente recuperato nel 2021 i prodotti metallurgici (+16,4%), i materiali da costruzione (+13,3%), i concimi (+11,1%), i prodotti petroliferi (+1,9%), i semi oleosi (+37,8%) e, seppur di misura, gli agroalimentari liquidi (+1,1%).

Il comparto agroalimentare nel suo complesso (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 4.715.365 tonnellate di merce movimentata, ha registrato nel 2021 un calo dell'1,9% rispetto al 2020 e volumi inferiori del 14,1% rispetto al 2019.

Le merci in container, per 2.279.623 tonnellate nel 2021, sono in aumento del 7,2% rispetto al 2020, ma inferiori del -4,5% rispetto al 2019, ed il numero di toccate delle navi portacontainer nel 2021 è stato pari a 459, in aumento (+5,0%) rispetto alle 437 del 2020, anche se non è stato ancora recuperato il numero del 2019 (-5,2%).

I contenitori, pari a 212.926 TEUs nel 2021, sono in crescita

rispetto al 2020 (+9,3%) ma ancora non si sono raggiunti i TEUs del 2019 (-2,4%). I TEUs pieni sono stati 162.552 (il 76,3% del totale), in crescita dell'8,4% rispetto al 2020, ma ancora inferiori (-4,1%) rispetto a quelli del 2019. Nel 2021 trailer e rotabili sono complessivamente in crescita del 22,5% per numero di pezzi movimentati (87.566 pezzi, 16.103 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e in calo del 6,8%, in termini di merce movimentata (1.446.469 tonnellate) rispetto al 2020. Rispetto al 2019, invece, si è registrato un aumento del 9,9% per i pezzi e un calo dell'11,3% per la merce. Per quanto riguarda i trailer, l'ottimo risultato è dovuto in gran parte al contributo della linea Ravenna Brindisi Catania: nel 2021, infatti, i pezzi movimentati, pari a 75.781, sono in crescita del 19,6% rispetto al 2020 e del 13,4% rispetto al 2019. Positivo anche il risultato per le automotive che, nel 2021, hanno movimentato 9.977 pezzi, in crescita (+59,4%) rispetto al 2020, ma con volumi ancora inferiori del 2,4% rispetto ai pezzi del 2019. Il Porto di Ravenna nel 2021 ha superato i 9.000 treni movimentati (9.022, per l'esattezza), in crescita del 21,4% rispetto al 2020 (7.434 treni) e del 28,3% rispetto al 2019 (7.032 treni): un altro record storico, con il superamento dei volumi prima della crisi pandemica da COVID-19 anche in termini di tonnellate che di numero dei carri. Nel comprensorio portuale di Ravenna, che conta oggi 35 km totali di binari e 10 società raccordate alla ferrovia, sono state trasportate, infatti, via treno 3.931.486 tonnellate di merce, in crescita del 26,4% rispetto al 2021 e del 10,2% rispetto al 2019, prima della pandemia: la maggioranza dei prodotti sono siderurgici (2.325.637 tonnellate), seguiti dagli inerti (574.626 tonnellate) e dai cereali-sfarinati (568.098 tonnellate). L'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo è cresciuta, così, dal 13,6% del 2019 al 14,5% nel 2021. Secondo quanto si evince dalle prime stime per il mese di gennaio 2022, la movimentazione complessiva nel Porto di Ravenna dovrebbe di essere pari a 2,1 milioni di tonnellate, in crescita di circa il 10,8% rispetto allo stesso mese del 2021 e di oltre il 15,4% rispetto a gennaio 2020. Molto buono il dato dei metallurgici (+15,5%, con 551 mila tonnellate), dei materiali da costruzione (+12,8%, con quasi 400 mila tonnellate) e dei chimici liquidi (+55,8%, con oltre 78 mila tonnellate). I container di gennaio dovrebbero essere poco più di 15.000, in leggero calo rispetto gennaio 2021, mentre i trailer dovrebbero essere 5.300, in linea con il numero dello scorso anno.

Kalypso sceglie Ravenna come scalo dell'Adriatico verso Oriente

Un collegamento strategico verso il Bangladesh, scegliendo TCR come partner. Un'operazione importante che si sta traducendo in una grande occasione per il territorio di esplorare i mercati asiatici

Italia e Oriente sono sempre più vicine grazie a Kalypso, la nuova compagnia di navigazione proprietà di Rif Line, azienda italiana di logistica internazionale. La compagnia, nata lo scorso dicembre, ha scelto il porto di Ravenna come scalo sul versante Adriatico per collegare l'Italia con Chattogram in Bangladesh, affidando la gestione dei container a Terminal Container Ravenna, società partecipata da Sapir e Contship, società innovativa che offre un servizio di altissima professionalità. Il Porto di Ravenna rappresenta il primo punto di approdo delle merci in Emilia-Romagna. Grazie alla sua posizione geografica, è il punto di riferimento in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (quasi il 40% del totale nazionale). TCR - Terminal Container Ravenna è altamente specializzato nei commerci con i Paesi che si affacciano sulle acque del Mediterraneo orientale ed è una piattaforma logistica equipaggiata per offrire una vasta gamma di servizi a valore aggiunto, disponibili all'interno dell'area del terminal, rappresentando per questo una vera e propria 'one-stop-solution' per i propri clienti. «Siamo lieti di accogliere la compagnia di navigazione RifLine che ha deciso di puntare sul porto di Ravenna e in particolare su TCR. Ravenna avrà il suo primo vero collegamento diretto oltreoceano, nel caso specifico con il Bangladesh; questa sarà un'occasione per tutti gli operatori logistici del porto, comprese le aziende del territorio emiliano romagnolo, di esplorare i mercati asiatici in crescita negli ultimi anni. Grazie ai collegamenti ferroviari su Melzo (Milano) sarà possibile servire anche le aree centro e nordeuropee avvicinando sempre di più l'Asia e l'Europa» ha commentato Giannantonio Mingozzi, Presidente del Terminal Container Ravenna. Attualmente, Kalypso dispone di una flotta di 5 navi (tra queste anche la Green Ocean), che collegano il Bangladesh e la Cina con i porti italiani di Civitavecchia, Ravenna e Salerno. Un progetto ambizioso, quello della compagnia, che ha sempre dichiarato un desiderio di crescita, puntando a offrire un servizio qualitativamente sempre migliore, forte anche del supporto di Rif Line, che ha già investito nella compagnia oltre 25 milioni di dollari e si prepara a investire altrettanti per il 2022.



Kalypso sceglie Ravenna come scalo dell' Adriatico verso Oriente

12 febbraio 2022 - Italia e Oriente sono sempre più vicine grazie a Kalypso, la nuova compagnia di navigazione proprietà di Rif Line, azienda italiana di logistica internazionale. La compagnia, nata lo scorso dicembre, ha scelto il **porto di Ravenna** come scalo sul versante Adriatico per collegare l' Italia con Chattogram in Bangladesh, affidando la gestione dei container a Terminal Container **Ravenna**, società partecipata da Sapir e Contship, società innovativa che offre un servizio di altissima professionalità. Il **Porto di Ravenna** rappresenta il primo punto di approdo delle merci in Emilia-Romagna. Grazie alla sua posizione geografica, è il punto di riferimento in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (quasi il 40% del totale nazionale). TCR - Terminal Container **Ravenna** è altamente specializzato nei commerci con i Paesi che si affacciano sulle acque del Mediterraneo orientale ed è una piattaforma logistica equipaggiata per offrire una vasta gamma di servizi a valore aggiunto, disponibili all' interno dell' area del terminal, rappresentando per questo una vera e propria "one-stop-solution" per i propri clienti. «Siamo lieti di accogliere la compagnia di navigazione RifLine che ha deciso di puntare sul **porto di Ravenna** e in particolare su TCR. **Ravenna** avrà il suo primo vero collegamento diretto oltreoceano, nel caso specifico con il Bangladesh; questa sarà un' occasione per tutti gli operatori logistici del **porto**, comprese le aziende del territorio emiliano romagnolo, di esplorare i mercati asiatici in crescita negli ultimi anni. Grazie ai collegamenti ferroviari su Melzo (Milano) sarà possibile servire anche le aree centro e nordeuropee avvicinando sempre di più l' Asia e l' Europa» ha commentato Giannantonio Mingozzi, Presidente del Terminal Container **Ravenna**.



Porto, Tcr: "Container in aumento, ma i costi triplicati dell' energia ci mettono in difficoltà"

Ottimi risultati per quanto riguarda la movimentazione delle merci, superiori anche al 2019. E a fine marzo sarà pronta una nuova gru di banchina

Il 2021 del Terminal Container Ravenna, società partecipata da Sapir e Contship, si chiude con buoni risultati: una movimentazione pari a 185.000 Teu (misura standard di lunghezza nel trasporto dei container), in crescita del 12% sul 2020 e dell' 1,5% sul 2019, e l' azienda prepara nell' anno in corso alcune novità per aumentare ulteriormente i volumi. "Con l' introduzione di un nuovo software operativo - affermano il presidente Giannantonio Mingozzi e il direttore generale Milena Fico - ci prepariamo a migliorare ogni tecnologia in sintonia con i lavori del progetto Nuovo Hub portuale che consentirà l' arrivo di navi di maggiori dimensioni". "La nuova gru di banchina, in piena fase di montaggio, sarà operativa a fine marzo e garantirà una capacità di sollevamento di 60 tonnellate e portata sotto gancio di 70, con uno sbraccio a mare di 50 metri; purtroppo - aggiungono Mingozzi e Fico - dobbiamo constatare fin dagli ultimi mesi del 2021 un aumento dei costi dell' energia elettrica letteralmente triplicati ponendo (come in gran parte delle imprese e delle industrie italiane) seri problemi di compatibilità economica per la nostra attività". TCR registra inoltre un buon andamento delle esportazioni principalmente verso il Mediterraneo, il nord America ed il Medio ed Estremo Oriente, più contenuto l' import con una crescita delle aree mediterranee (Egitto, Turchia, Israele) e del Medio Oriente, mentre si avverte qualche contrazione verso il Far East, Cina e Corea, Paesi particolarmente colpiti da lunghi periodo di lockdown causa pandemia con conseguenti rallentamenti delle attività produttive.



Kalypso sceglie Ravenna come scalo dell' Adriatico verso Oriente

Un collegamento strategico verso il Bangladesh, scegliendo TCR come partner. Un' operazione importante che si sta traducendo in una grande occasione per il territorio di esplorare i mercati asiatici.

Redazione Seareporter.it

Italia e Oriente sono sempre più vicine grazie a Kalypso , la nuova compagnia di navigazione proprietà di Rif Line , azienda italiana di logistica internazionale. La compagnia, nata lo scorso dicembre, ha scelto il porto di Ravenna come scalo sul versante Adriatico per collegare l' Italia con Chattogram in Bangladesh , affidando la gestione dei container a Terminal Container Ravenna, società partecipata da Sapir e Contship, società innovativa che offre un servizio di altissima professionalità. Il Porto di Ravenna rappresenta il primo punto di approdo delle merci in Emilia-Romagna . Grazie alla sua posizione geografica , è il punto di riferimento in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero (quasi il 40% del totale nazionale). TCR - Terminal Container Ravenna è altamente specializzato nei commerci con i Paesi che si affacciano sulle acque del Mediterraneo orientale ed è una piattaforma logistica equipaggiata per offrire una vasta gamma di servizi a valore aggiunto, disponibili all' interno dell' area del terminal, rappresentando per questo una vera e propria 'one-stop-solution' per i propri clienti . «Siamo lieti di accogliere la compagnia di navigazione RifLine che ha deciso di puntare sul porto di Ravenna e in particolare su TCR. Ravenna avrà il suo primo vero collegamento diretto oltreoceano, nel caso specifico con il Bangladesh; questa sarà un' occasione per tutti gli operatori logistici del porto, comprese le aziende del territorio emiliano romagnolo, di esplorare i mercati asiatici in crescita negli ultimi anni. Grazie ai collegamenti ferroviari su Melzo (Milano) sarà possibile servire anche le aree centro e nordeuropee avvicinando sempre di più l' Asia e l' Europa» ha commentato Giannantonio Mingozzi , Presidente del Terminal Container Ravenna . Attualmente, Kalypso dispone di una flotta di 5 navi (tra queste anche la Green Ocean), che collegano il Bangladesh e la Cina con i porti italiani di Civitavecchia, Ravenna e Salerno . Un progetto ambizioso, quello della compagnia, che ha sempre dichiarato un desiderio di crescita, puntando a offrire un servizio qualitativamente sempre migliore, forte anche del supporto di Rif Line, che ha già investito nella compagnia oltre 25 milioni di dollari e si prepara a investire altrettanti per il 2022.



Shipping Italy

Ravenna

Traffici e treni da record al porto di Ravenna nel 2021

Nel 2021 lo scalo presieduto da Daniele Rossi ha movimentato complessivamente 27.073.051 tonnellate, in crescita del 20,8% rispetto al 2020 e del 3,1% rispetto al 2019

Il porto di Ravenna nel 2021 ha movimentato complessivamente 27.073.051 tonnellate registrando una crescita del 20,8% rispetto al 2020 e del 3,1% rispetto al 2019, superando così i volumi raggiunti nel periodo ante-pandemia. Lo ha fatto sapere la port authority romagnola. Riguardo agli sbarchi e agli imbarchi: i primi sono pari a 23.269.181 tonnellate (+25,1% sul 2020 e in linea con il 2019) mentre i secondi corrispondono a 3.803.870 tonnellate (+3,8% sul 2020 e -1,0% sul 2019). Il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.702, ovvero +12,9% pari a 309 navi in più rispetto al 2020 e +1% rispetto al 2019 pari a 26 toccate in più. In particolare a dicembre 2021 sono state movimentate 2.279.852 tonnellate pari a +10,5% (216 mila tonnellate in più) rispetto al mese di dicembre 2020, e a +22,5% rispetto alle 1.860.377 tonnellate del dicembre 2019. Riguardo alla tipologia delle merci: sono state movimentate merci secche (rinfuse solide, merci varie e unitizzate) per 22.422.317 tonnellate (+22,8% rispetto al 2021 e un ottimo +3,7% rispetto al 2019). I prodotti liquidi, pari a 4.650.727 tonnellate rappresentano un +12% rispetto al 2020 e si riportano in linea con quelli del 2019 con un +0,2%. Riguardo alle varie categorie merceologiche: il 2021 chiude con tutte le categorie merceologiche in positivo per tonnellaggio sul 2020, fatta eccezione per gli agroalimentari solidi (-2,3%). Da record storico per Ravenna il dato dei metallurgici con 7.423.613 tonnellate movimentate (+45,8% rispetto al 2020); sempre rispetto al 2020 anche i materiali da costruzione con 5.689.958 tonnellate registrano il record storico (+39,7%). I prodotti petroliferi con 2.630.431 tonnellate registrano un +16,8%. Rispetto al 2020 il record storico viene raggiunto anche dai concimi con +8,7% con 1.619.486 tonnellate; per i chimici si registra +9,1% con 805.488 tonnellate e per gli agroalimentari liquidi +3,7% con 1.197.270 tonnellate. Rispetto al 2019, ante pandemia, pieno recupero dei prodotti metallurgici (+16,4%), dei materiali da costruzione (+13,3%), dei concimi (+11,1%), dei prodotti petroliferi (+1,9%), semi oleosi (+37,8%) e, seppur di misura, degli agroalimentari liquidi (+1,1%). L'agroalimentare (derrate alimentari e prodotti agricoli), con 4.715.365 tonnellate di merce movimentata registra nel 2021 un -1,9% rispetto al 2020 e un -14,1% rispetto al 2019. Aumento di 2.279.623 tonnellate nelle merci in container rispetto al 2020 (+7,2%), ma inferiori del -4,5% rispetto al 2019; con aumento del numero di toccate delle navi portacontainer del 5% (459), invece ancora calo del 5,2% rispetto al 2019. Rispetto al 2020 i contenitori nel 2021 sono pari a 212.926 Teus (+9,3%), non ancora raggiunti invece i Teus del 2019 (-2,4%). Sempre rispetto al 2020 i Teu pieni sono stati 162.552 (il 76,3% del totale) in crescita dell'8,4%, ma inferiori del 4,1% rispetto a quelli del 2019. Trailer e rotabili sono complessivamente

The screenshot shows the top part of a news article on the 'SHIPPING ITALY.IT' website. The header includes the site's logo and a search bar. The article title is 'Traffici e treni da record al porto di Ravenna nel 2021'. Below the title is a sub-headline that matches the text in the main document: 'Nel 2021 lo scalo presieduto da Daniele Rossi ha movimentato complessivamente 27.073.051 tonnellate, in crescita del 20,8% rispetto al 2020 e del 3,1% rispetto al 2019'. The author is listed as 'DI NICOLA CAPUZZO | 11 FEBBRAIO 2022'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. At the bottom of the visible section, there is a small summary of the article's content, followed by a row of social media icons.

Shipping Italy

Ravenna

in crescita del 22,5% per numero di pezzi movimentati (87.566 pezzi, 16.103 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente) e in calo del 6,8% in termini di merce movimentata (1.446.469 tonnellate) rispetto al 2020. Rispetto al 2019, invece, si è registrato un +9,9% per i pezzi e un calo dell' 11,3% per la merce. Nello specifico per i trailer, l'ottimo risultato è dovuto in gran parte al contributo della linea **Ravenna** - Brindisi - Catania: nel 2021, infatti, i pezzi movimentati, pari a 75.781, sono in crescita del 19,6% rispetto al 2020 e del 13,4% rispetto al 2019. Positivo anche l'automotive che rispetto al 2020 registra una crescita del +59,4% con 9.977 pezzi, ma ancora un -2,4% rispetto ai pezzi del 2019. Il **porto** di **Ravenna** nel 2021 ha poi superato i 9.000 treni movimentati, in crescita del 21,4% rispetto al 2020 e del 28,3% rispetto al 2019 raggiungendo un altro record storico anche in termini di tonnellate che di numero dei carri. Nel suo comprensorio portuale si contano oggi 35 km totali di binari e 10 società raccordate alla ferrovia; via treno hanno viaggiato 3.931.486 tonnellate di merce (+26,4% sul 2020 e +10,2% sul 2019) con maggioranza dei prodotti siderurgici (2.325.637 tonnellate), seguiti dagli inerti (574.626 tonnellate) e dai cereali-sfarinati (568.098 tonnellate). L'incidenza del traffico ferroviario sul traffico marittimo è cresciuta così dal 13,6% del 2019 al 14,5% nel 2021. Dalle prime stime del gennaio 2022 si evince una movimentazione complessiva nel **Porto** ravennate di circa 2,1 milioni di tonnellate, in crescita del 10,8% rispetto allo stesso mese del 2021 e di oltre il 15,4% rispetto a gennaio 2020. Molto buono il dato dei metallurgici (+15,5%, con 551 mila tonnellate), dei materiali da costruzione (+12,8%,) e dei chimici liquidi (+55,8%,). I container di gennaio dovrebbero essere poco più di 15.000, in leggero calo rispetto gennaio 2021, mentre i trailer dovrebbero essere 5.300, in linea con il numero dello scorso anno.

Porti Alto Tirreno, digitalizzazione delle procedure doganali per l'avvio del SUDOCO

11 Feb, 2022 **LIVORNO** - "Con oggi inizia una nuova fase di sperimentazione per la nostra amministrazione. L'emergenza pandemica ha messo in evidenza quanto sia importante oggi garantire la digitalizzazione dei processi documentali e delle attività di controllo per garantire la sicurezza e l'efficientamento dell'accessibilità allo scalo portuale, incrementandone contemporaneamente la competitività". Lo ha dichiarato il segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Matteo Paroli, nell'annunciare che l'avvio del nuovo processo di digitalizzazione delle procedure doganali del **porto** di **Livorno**. L'ente portuale insieme ai rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli dalle sedi di Roma, Firenze e **Livorno**, oggi riuniti a Palazzo Rosciano nell'ambito del Tavolo per la digitalizzazione dei flussi veicolari ai varchi portuali, hanno definito gli obiettivi comuni attraverso i quali l'AdSP supporterà l'ADM nelle attività di controllo. Una collaborazione reciproca per la condivisione degli obiettivi: ottimizzare i tempi di attraversamento dei varchi; decongestionare gli spazi portuali; procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale senza inficiare le attività di controllo poste a tutela dei consumatori nazionali e comunitari. In linea con il percorso di potenziamento del Port Community System locale, e nel rispetto delle linee guida del Regolamento sullo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, che formalizza in capo all'Agenzia delle Dogane il 'coordinamento in via telematica di tutti i procedimenti e controlli connessi all'entrata e all'uscita delle merci nel o dal territorio nazionale', l'AdSP intende supportare 'La collaborazione con le Dogane - ha concluso Paroli - è oggi più che mai strategica. Grazie alla coesione e al contributo di ciascun soggetto del cluster, vogliamo puntare a realizzare un sistema unico per la gestione dell'ingresso e dell'uscita informatizzata delle merci dal **porto**, con ricadute di massima efficienza anche a favore dell'intera comunità portuale'. Secondo l'ing. Laura Castellani, direttrice direzione, organizzazione e digital transformation di ADM ha tenuto a precisare: 'La digitalizzazione dei varchi portuali e l'interoperabilità tra i diversi attori che lavorano all'interno dei porti sono condizioni necessarie per snellire e velocizzare i traffici delle merci ed aumentare la competitività dei porti stessi. Questo anche nell'ottica della realizzazione dello sportello SUDOCO che costituisce uno degli obiettivi prioritari per l'anno in corso. Anche su questo è importante lavorare in sinergia con **Livorno** che ha già fatto diversi sviluppi in questa direzione.'



Al via il questionario con gli stakeholder

LIVORNO - Il presidente Guerrieri lo aveva annunciato a fine settembre nel corso di una riunione del comitato di gestione. 'Avvieremo il percorso che vedrà l' AdSP pubblicare entro giugno il Bilancio di Sostenibilità, obiettivo primario assegnato dal Ministro Giovannini ai presidenti delle AdSP' aveva detto. Oggi, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** - ente di governo dei porti di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola - fa un deciso passo in avanti verso il raggiungimento dell' obiettivo, con l' avvio di un confronto partecipativo con gli stakeholder e gli operatori, propedeutico alla redazione dell' importante documento. Un questionario è stato predisposto, allo scopo di identificare i temi più rilevanti da prendere in considerazione ma anche per stimolare una relazione proficua con gli interlocutori, dei quali l' AdSP-MTS desidera comprendere aspettative ed intenzioni per la costruzione di un valore condiviso come quello che sottende al Bilancio di Sostenibilità. L' iniziativa rappresenta una tappa del percorso volontario intrapreso dall' Ente con lo scopo di definire e implementare un **sistema** di misurazione e valutazione dell' impatto sull' ambiente, la vivibilità, lo sviluppo del territorio. 'Il bilancio di sostenibilità è una rendicontazione non finanziaria di natura volontaria, che si affiancherà in modo continuativo al bilancio di esercizio' ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Luciano Guerrieri. 'È il segno tangibile della volontà dell' AdSP di avviare un percorso virtuoso che ponga la sostenibilità quale orientamento strategico di fondo. Vogliamo stimolare il confronto con tutti gli interlocutori, per comprenderne aspettative e preoccupazioni e per costruire un **sistema portuale** più vicino alle esigenze dell' economia, dell' ambiente e della società'. Il questionario, online sino alla fine del mese di febbraio 2022, si comporrà di cinque domande di agevole e rapida compilazione, sarà registrato in forma anonima e permetterà all' Ente di completare il lavoro di identificazione dei temi più rilevanti per la sostenibilità. I risultati dell' indagine diverranno parte integrante del Bilancio, rendendo, così, evidenti le relazioni tra gli interessi dell' Ente e quelli degli stakeholder. Il questionario è disponibile al seguente link: <https://it.surveymonkey.com/r/YYTBFLS>.



AdSP Nord Tirreno: domani, dopodomani o chissà quando

LIVORNO L'occasione è stata una conferenza stampa a tre voci: il presidente dell'AdSP Tirreno Nord Luciano Guerrieri, il suo segretario generale Matteo Paroli e il dirigente del demanio Fabrizio Marilli. Ma il tema iniziale, illustrare il progetto di riorganizzazione degli spazi demaniali tra la sponda Est della Darsena Toscana e le aree Sintermar, si è poi allargato alla più ampia visione delle sfide in corso. Tante sfide. C'è la redistribuzione delle banchine ed aree sulla sponda Est, come abbiamo già scritto riportando la mappa della proposta nel numero scorso. Guerrieri e Paroli hanno voluto specificare che il progetto è in corso di ulteriori confronti, costa qualcosa a ciascuno degli altri su aree e servizi ma è trasparente in generale e almeno come metodo è condiviso. In itinere, contando sulla buona volontà di ciascuno e sulla fine dei contenziosi legali, che non giovano. I tre mesi di tempo massimo decretati per trovare l'assetto giusto ha ribadito Guerrieri sono nelle speranze di tutti riducibili. Altre sfide in corso: l'elettificazione del porto, con il cold ironing da rivedere (le perplessità, secondo Guerrieri, sono risolvibili nel lungo periodo) e con l'eolico e i pannelli sulle superfici portuali. Poi c'è il collegamento ferroviario con l'interporti Vespucci e con la rete nazionale (tema quest'ultimo in forte ritardo perché non c'è nemmeno il finanziamento). I collegamenti dell'ultimo miglio sono un'urgenza anche per Piombino: diciamo che lo erano già vent'anni fa, figuriamoci ora. Piombino aspetta anche la definizione dello screening per le aree un tempo assegnate alla Magona e poi rimaste inutilizzate. C'è da completare l'operazione microtunnel. Il quale c'è, a conclusione di un'operazione eccezionale: ma nel quale vanno ancora passati i tubi ENI per recuperare fondale: e va anche resecata la banchina Nord della strettoia perché non sia più strettoia. Andiamo avanti: bacini di carenaggio, terminal crociere e area passeggeri, gara per la Darsena Europa, porto turistico nel Mediceo, dragaggi, dighe foranee di recente appaltate, tombamento dello sbocco del canale dei Navicelli in porto, la Bellana per lo yachting locale ce n'è di carne al fuoco per Guerrieri e Paroli. Su tutto l'urgenza dei tempi: per i fondi del PNRR i tempi sono strettissimi, una vera scommessa altrimenti si perde tutto. Per il resto si riguarda il domani e il dopodomani. Noi, speriamo che ce la caviamo. A.F.



General Export Livorno, il mantra fast

LIVORNO Un'impresa veloce, gestita da giovani svegli e in sintonia con le trasformazioni del mondo della logistica: eppure la General Export labronica soffre anch'essa degli sconvolgimenti che prima la pandemia e oggi lo strapotere delle compagnie di navigazione (con i loro mega-noli, a loro volta condizionate dai congestionanti delle banchine) hanno portato nei trasporti internazionali. In un paese come il nostro, che opera quasi esclusivamente nella trasformazione la produzione è una quota minoritaria la velocità dei trasporti in export specialmente è determinante. Invece Invece Alessio Dalli? Invece siamo condizionati da una permanente condizione di incertezze anche sui servizi di linea, che a loro volta risentono in negativo dei congestionanti dei porti. Se in più ci mettiamo i costi stratosferici dei noli, del gasolio per i servizi su gomma, le tasse sul personale e sulle aziende, non siamo certo in un momento facile. Specialmente noi che lavoriamo sul general cargo e che avremmo bisogno di efficienza e velocità. Perché oggi la logistica ha come imperativo proprio fast: la velocità. Servizi veloci richiedono anche un modo più veloce di comunicare, di rapportarsi con i vettori e i clienti. Infatti è proprio su questo che abbiamo puntato: e l'informatizzazione è diventata non solo una necessità ma anche una modo di guadagnare efficienza. Noi abbiamo spinto sull'informatica, specializzando sul personale e utilizzando le reti dove prima c'era il rapporto diretto per telefono o personale. Negli ultimi sei mesi, complice anche il Covid, il nostro mondo è diventato tutto telematico e non si tornerà indietro. Voi siete livornesi ma lavorate un po' su tutti i porti nazionali. Qual'è il vostro giudizio sullo scalo labronico? Per posizione geografica, per tradizioni storiche e per potenzialità del retroporto, Livorno potrebbe essere il primo o almeno il secondo porto italiano per volumi e servizi. Purtroppo siamo diventati stretti per le grandi navi che sempre più sono utilizzate dalle compagnie. Spesso siamo costretti a portare le merci da spostare a Livorno, prepararle nei nostri depositi e poi rispedirle non dalle nostre banchine ma da La Spezia, dove attracca navi più grandi. Occorre accelerare al massimo sulla Darsena Europa, altrimenti finiremo per essere un porto federe: come già per parecchie merci accade. Livorno è sempre stato un porto prioritario verso i mercati degli USA: adesso che i tanti paletti di Trump sono stati aboliti da Biden, i traffici con la sponda Est americana come vanno? È vero che il presidente Biden ha sbloccato molti dei traffici dall'Europa e dall'Italia, per cui potremmo davvero sviluppare più lavoro. Rimane il problema del congestionamento dei porti USA, che colpisce anche la sponda Est (sebbene sia la costa Ovest la più in crisi) e rimane il rallentamento dei primi due mesi di quest'anno della nostra produzione. Speriamo con forza in una prossima ripresa dell'industria e della produzione nazionale, ma certo il caro energia non aiuta, e non sembra che sul problema il governo stia dedicando tutte le



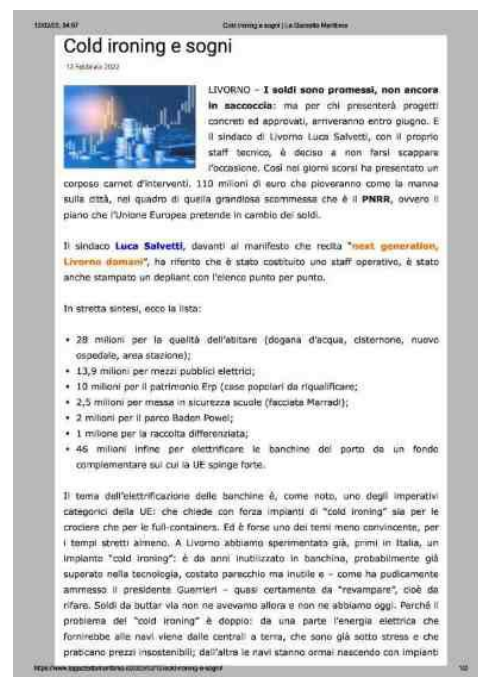
La Gazzetta Marittima

Livorno

energie che vorremmo cedere. Ultima domanda, Dalli: quali sono i prodotti sui quali operate in export? La meccanica italiana, i fertilizzanti, l'abbigliamento: ma in particolare è l'alimentare italiano che ancora oggi tira a cominciare dal vino e dall'olio di qualità. Se si normalizzasse il sistema logistico internazionale, con noli più gestibili, più contenitori disponibili e specialmente con maggiore velocità e regolarità nei trasporti, potremmo davvero chiudere una stagione che si prospetta problematica. A.F.

Cold ironing e sogni

LIVORNO I soldi sono promessi, non ancora in saccoccia: ma per chi presenterà progetti concreti ed approvati, arriveranno entro giugno. E il sindaco di Livorno Luca Salvetti, con il proprio staff tecnico, è deciso a non farsi scappare l'occasione. Così nei giorni scorsi ha presentato un corposo carnet d'interventi. 110 milioni di euro che piovono come la manna sulla città, nel quadro di quella grandiosa scommessa che è il PNRR, ovvero il piano che l'Unione Europea pretende in cambio dei soldi. Il sindaco Luca Salvetti, davanti al manifesto che recita *next generation, Livorno domani*, ha riferito che è stato costituito uno staff operativo, è stato anche stampato un depliant con l'elenco punto per punto. In stretta sintesi, ecco la lista: 28 milioni per la qualità dell'abitare (dogana d'acqua, cisternone, nuovo ospedale, area stazione); 13,9 milioni per mezzi pubblici elettrici; 10 milioni per il patrimonio Erp (case popolari da riqualificare; 2,5 milioni per messa in sicurezza scuole (facciata Marradi); 2 milioni per il parco Baden Powel; 1 milione per la raccolta differenziata; 46 milioni infine per elettrificare le banchine del porto da un fondo complementare sui cui la UE spinge forte. Il tema dell'elettificazione delle banchine è, come noto, uno degli imperativi categorici della UE: che chiede con forza impianti di cold ironing sia per le crociere che per le full-containers. Ed è forse uno dei temi meno convincente, per i tempi stretti almeno. A Livorno abbiamo sperimentato già, primi in Italia, un impianto cold ironing: è da anni inutilizzato in banchina, probabilmente già superato nella tecnologia, costato parecchio ma inutile e - come ha pudicamente ammesso il presidente Guerrieri - quasi certamente da revampare, cioè da rifare. Soldi da buttar via non ne avevamo allora e non ne abbiamo oggi. Perché il problema del cold ironing è doppio: da una parte l'energia elettrica che fornirebbe alle navi viene dalle centrali a terra, che sono già sotto stress e che praticano prezzi insostenibili; dall'altra le navi stanno ormai nascendo con impianti di produzione a bordo generatori ecologici che non richiedono supporti da terra, lo stesso Manuel Grimaldi non più di un anno fa disse che sul cold ironing era perplesso: vero che di recente ha fatto buon viso al diktat della UE, ma le sue navi oggi e domani difficilmente pescheranno corrente dalla banchina. Per le crociere poi, il problema è anche più serio. Una nave della generazione attuale ha a bordo quasi 5 mila di persone, una città: e gli impianti stessi della vita comune assorbono il doppio di una cittadina. Se non producesse l'energia che le serve, svuoterebbe la rete elettrica urbana ad ogni sosta, con crisi dell'intera comunità (e le relative sollevazioni dei vari comitati NIMBY. La soluzione? Né facile né immediata: i porti, ha detto spesso Guerrieri, devono diventare produttori e non solo consumatori di energia elettrica. Ma tra il dire e il fare A.F.



Fermata una nave nel porto di Livorno

Al termine di una ispezione l'unità è risultata in condizioni "sub-standard"

Redazione

LIVORNO Fermata una nave nel porto di Livorno. Il provvedimento di fermo è stato emanato dalla Guardia Costiera di Livorno Nucleo Port State Control, nei confronti della nave da carico generale Stad ai sensi della Direttiva 2009/16 dell'Unione europea, recepita con il D.Lgs 53 del 2011. La misura rientra nel quadro del più ampio progetto di tutela della vita umana in mare e dell'ambiente marino e costiero che vede fortemente impegnato il Corpo delle Capitanerie di Porto. Il provvedimento è stato adottato al termine di una dettagliata ispezione dell'unità che, in base alle vigenti normative internazionali in materia di sicurezza della navigazione, è risultata essere in condizioni sub-standard. In particolare, sono emerse gravi carenze in materia di preparazione e risposta alle emergenze da parte dell'equipaggio, in materia di prevenzione e lotta degli incendi e di gestione della sicurezza di bordo. Al momento l'unità risulta ancora ferma in porto, in attesa che vengano ripristinati gli standard minimi per poter essere nuovamente autorizzata a navigare. All'uopo, l'unità dovrà essere sottoposta a specifici controlli da parte degli ispettori dell'Ente Tecnico Uracos, responsabile del rilascio della certificazione di sicurezza per conto della bandiera Vanuatu (Oceania). Il Nucleo PSC della Capitaneria di Porto di Livorno, guidata dal Contrammiraglio Gaetano Angora, continua a approfondire notevoli sforzi nella lotta al fenomeno delle navi sub-standard che, in difformità alle convenzioni internazionali, navigano con gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino nonché per la sicurezza e per le condizioni di vita delle persone che sulle navi vivono e lavorano. Dall'inizio dell'anno sono già 13 le navi ispezionate e numerose le deficienze riscontrate.



Digitalizzazione delle procedure doganali

Tavolo congiunto AdSp e Agenzia delle Dogane

Redazione

LIVORNO Al via la digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Livorno. Oggi, infatti, nella sede dell'Autorità di Sistema portuale MTS si è riunito il tavolo per la digitalizzazione dei flussi veicolari ai varchi portuali. All'incontro hanno partecipato i rappresentanti dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli dalle sedi di Roma, Firenze e Livorno e i vertici della Port Authority. L'obiettivo condiviso è quello di ottimizzare i tempi di attraversamento dei varchi; decongestionare gli spazi portuali; procedere al monitoraggio doganale e logistico dei flussi delle merci di rilevanza doganale senza inficiare le attività di controllo poste a tutela dei consumatori nazionali e comunitari. Con oggi inizia una nuova fase di sperimentazione per la nostra amministrazione ha detto il segretario generale dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale, Matteo Paroli. L'emergenza pandemica ha messo in evidenza quanto sia importante oggi garantire la digitalizzazione dei processi documentali e delle attività di controllo per garantire la sicurezza e l'efficientamento dell'accessibilità allo scalo portuale, incrementandone contemporaneamente la competitività. In linea con il percorso di potenziamento del Port Community System locale, e nel rispetto delle linee guida del Regolamento sullo Sportello Unico Doganale e dei Controlli, che formalizza in capo all'Agenzia delle Dogane il coordinamento in via telematica di tutti i procedimenti e controlli connessi all'entrata e all'uscita delle merci nel o dal territorio nazionale, l'AdSp intende supportare l'ADM nelle attività di controllo. La collaborazione con le Dogane ha aggiunto Paroli è oggi più che mai strategica. Grazie alla coesione e al contributo di ciascun soggetto del cluster, vogliamo puntare a realizzare un sistema unico per la gestione dell'ingresso e dell'uscita informatizzata delle merci dal porto, con ricadute di massima efficienza anche a favore dell'intera comunità portuale. Soddisfatta dell'incontro la direttrice della direzione organizzazione e digital transformation Ing, Laura Castellani, che ha detto: la digitalizzazione dei varchi portuali e l'interoperabilità tra i diversi attori che lavorano all'interno dei porti sono condizioni necessarie per snellire e velocizzare i traffici delle merci ed aumentare la competitività dei porti stessi. Questo anche nell'ottica della realizzazione dello sportello SUDOCO che costituisce uno degli obiettivi prioritari per l'anno in corso. Anche su questo è importante lavorare in sinergia con Livorno che ha già fatto diversi sviluppi in questa direzione.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, pronto l'incremento dei binari per il traffico commerciale

Approvato l'adeguamento tecnico-funzionale per i binari utilizzati a fini commerciali. Soddisfatto l'ammiraglio Giovanni Pettorino

Il porto di Ancona punta sul trasporto intermodale. Nel sesto Comitato di gestione che si è svolto dall'insediamento del Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ammiraglio Giovanni Pettorino, la governance **Adsp** ha deliberato l'adeguamento tecnico-funzionale all'attuale Piano regolatore portuale di Ancona per la realizzazione dei lavori di implementazione alle infrastrutture intermodali dello scalo. Lo scalo dorico nel 2011 è stato dotato di una nuova infrastruttura di raccordo con la rete ferroviaria nazionale destinata ai traffici commerciali. Nella darsena Marche, è presente un fascio di 5 binari di 280 metri di lunghezza utilizzati per le operazioni di scarico e carico dei treni. Nel 2021, sull'infrastruttura sono stati movimentati 419 carri ferroviari per il trasporto di granaglie e materiale ferroso, con una tendenza di crescita nei prossimi periodi. Un trend e una necessità di adeguare la struttura alle attuali esigenze di intermodalità, pena la perdita di competitività dell'infrastruttura, che spingono l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale a prolungare il fascio di binari a raso di appoggio dell'infrastruttura ferroviaria per raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri circa in modo che i treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, con convogli di lunghezze di almeno 550 metri, possano accedere alla zona portuale di Ancona, destinata ai traffici mercantili. Il primo stralcio funzionale dell'intervento, parte del Programma triennale dei lavori pubblici dell'Autorità di sistema portuale approvato dal Comitato di gestione lo scorso ottobre, sarà avviato quest'anno con la realizzazione di opere propedeutiche e indispensabili all'allungamento dei binari ossia lo spostamento del varco doganale e la riorganizzazione dell'attuale circolazione viaria nell'area portuale interessata. Entro il 2023 sarà avviato il prolungamento del fascio dei binari. L'investimento complessivo, con fondi **Adsp**, sarà di 4,3 milioni di euro, compresa una quota di risorse derivate dal fondo comunitario Connecting Europe Facility. Sempre in tema di intermodalità nel porto di Ancona, è in corso di esame la documentazione pervenuta in riscontro al bando di gara per il rilascio della concessione dei servizi ferroviari per il traffico commerciale nel porto di Ancona e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, che si è chiuso il 7 febbraio. «L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale continua ad operare per costruire opportunità di crescita dei traffici commerciali nel porto di Ancona - ha detto il Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ammiraglio Giovanni Pettorino - Possibilità che poggia sui principi di sviluppo sostenibile e di integrazione fra i diversi mezzi di trasporto». Il Comitato di gestione dell'**Adsp** del mare Adriatico centrale ha inoltre trattato e deciso 24 pratiche in materia di concessioni demaniali



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

oltre ad 8 autorizzazioni per svolgere operazione e servizi portuali ad Ortona.

Presentato il 'percorso archeologico', Ancona strizza l'occhio al suo passato

Il tratto interesserà Palazzo Anziani, Sacello medievale, Piazza Dante e Casa del Capitano. Lavori per oltre due milioni di euro

Ancona tra presente, passato e futuro. Nel vero senso della parola. Con l'approvazione definitiva della Giunta del "percorso archeologico", che riguarderà Palazzo Anziani, Sacello Medievale, Piazza Dante e Casa del Capitano, il progetto "Iti Waterfront Ancona 3.0" (finanziato con i fondi europei Por-Fesr) raggiunge una degli obiettivi più attesi. Alla presenza del sindaco Valeria Mancinelli, degli assessori Ida Simonella, Emma Caporossi e Paolo Marasca, e dei tecnici che hanno lavorato in questi mesi, questa mattina (11 febbraio) è stato svelato il disegno definitivo che prevede un valore totale di interventi di oltre 2,2 milioni di euro, a cui dovranno aggiungersi i contributi post-Covid di 500mila euro alle micro, piccole e medie imprese e i 400mila euro per l'eco-shuttle. «Questo progetto costituisce una delle parti più importanti dell'intero percorso di riqualificazione del centro storico - ha esordito Claudio Centanni, dirigente dell'Urbanistica del Comune di Ancona - Ogni intervento è stato concordato con la Soprintendenza, in piena collaborazione a livello archeologico e monumentale». Il **sistema** architettonico e spaziale interesserà dunque Piazza Stracca, con il **sistema** di rampe di via Rupi, il doppio livello degli ingressi pedonali al Palazzo degli Anziani e il più basso livello carrabile di piazza Dante, lo spazio dei reperti archeologici del Sacello Medievale, la piazza laterale alla Casa del Capitano alla quota della banchina **portuale**. Il progetto fa parte dell'ambito Iti Waterfront 3.0 per la valorizzazione dell'interfaccia Porto storico-città attraverso una serie di azioni integrate incentrate sulla riqualificazione urbana, l'efficientamento energetico delle infrastrutture pubbliche e la valorizzazione del tessuto imprenditoriale locale. Guardando alla cronologia, a gennaio 2021 la giunta ha approvato il progetto di fattibilità tecnica mentre a luglio 2021 è stata affidata la progettazione ad ABDR Architetti associati Mondaini Roscani che hanno consegnato il progetto definitivo: «Abbiamo effettuato studi stratigrafici e indagini specifiche per comprendere la natura degli interventi - ha chiosato Raffaella Ciuccarelli della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio delle Marche - Ci piacerebbe recuperare una parte di Ancona che definirei medievale, un punto di vista molto particolare su cui lavoreremo». Presente anche l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale da sempre vicina a questa iniziativa.



Ancona, approvato il progetto sul percorso archeologico tra Palazzo degli Anziani e Casa del Capitano

Stanziati oltre 2 milioni di euro

«Gli affioramenti storici diventano nella realtà contemporanea opportunità strategiche per ricostituire occasioni di conoscenza e fruizione attraverso il progetto dello spazio pubblico capace di narrarne la natura stratificata, valorizzandone i valori identitari, rendendoli allo stesso tempo spazi attivi per un uso reale e quotidiano per i cittadini e attrattori turistici per utenti esterni». Si legge così nell'introduzione al progetto definitivo approvato ieri, giovedì 10 febbraio, dalla giunta comunale, per il restauro e la valorizzazione dei monumenti e degli spazi aperti che costituiranno i capisaldi del percorso archeologico che lega Palazzo degli Anziani con il sottostante sacello medievale, piazza Dante e la Casa del Capitano con gli spazi adiacenti recuperati dopo l'abbattimento dei magazzini dell'ex istituto nautico. Il progetto ha preso forma all'interno della Strategia di sviluppo urbano sostenibile ITI Waterfront di Ancona 3.0, finanziata con i fondi europei POR FESR. "Stiamo procedendo con coerenza - afferma il sindaco Valeria Mancinelli - nel percorso che ci eravamo prefissati con i nostri obiettivi fondamentali di governo: valorizzare la dimensione di Ancona come città di mare, che ha la sua anima

nel porto, che la apre al mondo, una città che non ha paura del futuro perché ritrova e rivive le sue radici più profonde. Siamo partiti dalla necessità di recuperare una identità e di rimettere in moto la città, un tema su cui si erano fatti tanti convegni ma poco si erano cercati soldi, strumenti, occasioni per far ripartire investimenti e trasformazioni reali. Su questa linea stiamo lavorando e ogni risultato raggiunto è un valore aggiunto in più per tutti noi anconetani". "E' la storia - spiega l'assessore al Porto e al piano strategico Ida Simonella - a diventare artefice della ricucitura tra porto e città. Questo è il senso dell'intervento sul percorso archeologico che parte da palazzo degli Anziani, dalla chiesa bizantina in esso appoggiata, fino alla casa del Capitano e ai resti del porto traiano. Siamo perfettamente in linea e in sintonia con la filosofia dell'ITI waterfront, il programma primo classificato per i fondi delle agende urbane nel 2017 e che oggi arriva ad una tappa decisiva per la sua completa realizzazione: questa riqualificazione, seguendo il Piano Strategico, restituisce agli anconetani un altro pezzo di storia e di identità, così come è già avvenuto per l'apertura del porto antico, la valorizzazione del Passetto, gli interventi in corso agli Archi, e valorizza un patrimonio che può diventare destinazione turistica immediata, per croceristi e non solo. Dagli archi di Traiano e Clementino, dalle mura storiche del porto, fino a risalire verso la città storica in un'unica linea ideale". Si tratta di un progetto del valore totale di più di 2,2 milioni di euro : 2.249.300 euro, per l'esattezza, di cui 1.633.953,19 per lavori e 615.346,81 per le spese tecniche. E', questa, una somma che si aggiunge agli investimenti già messi in campo all'interno della strategia ITI WATERFRONT 3.0 per un valore complessivo di 5 milioni



AnconaNotizie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di euro. A questo investimento si aggiungono infatti 1.860.000,00 euro per la nuova Illuminazione del Fronte Mare, il contributo economico post Covid di 500.000 euro alle micro, piccole e medie imprese e i 440.000 euro per l' eco-shuttle, il bus elettrico a servizio dell' area **portuale**. Sono due gli obiettivi portanti del progetto : restituire significato al **sistema** degli spazi pubblici di questo ambito urbano attraverso la valorizzazione di contesti storici riconosciuti dalla comunità come luoghi identitari e di grande capacità attrattiva; recuperare il rapporto armonico di una serie di "ambienti urbani" storicamente contigui: il nuovo spazio aperto pubblico alla quota delle banchine portuali risultante dalla demolizione dei laboratori dell' Istituto nautico Volterra - Elia, a ridosso dell' edificio storico della Casa del Capitano, in stretta continuità con i resti del porto romano; il piano di quota stradale del Lungomare Vanvitelli; il nuovo disegno di Piazza Dante Alighieri con cui si modificano parzialmente l' attuale sede stradale e il complessivo assetto della sosta e si evidenzia sul suolo l' impronta delle tracce della ormai distrutta chiesa di Santa Maria della Misericordia; l' area del Sacello Medioevale. Il **sistema** architettonico e spaziale oggetto degli interventi interesserà dunque piazza Stracca , con il **sistema** di rampe di via Rupi comunali, il doppio livello degli ingressi pedonali al Palazzo degli Anziani e il più basso livello carrabile di piazza Dante, lo spazio dei reperti archeologici del Sacello Medievale , la piazza laterale alla Casa del Capitano alla quota della banchina **portuale**. Il primo stralcio comprenderà tutto lo spazio a monte del **sistema** urbano e a lato del Palazzo degli Anziani , che include l' invaso del sacello medievale e il **sistema** di rampe di risalita con la piazza e la scala terminale verso via Stracca. Il progetto valorizzerà le stratificazioni archeologiche, rendendo visibili sia il sacello, sia una torre, segno di una cinta muraria elevata sul mare. Le scelte sono state condivise con la Soprintendenza dal punto di vista archeologico e architettonico. Lo spazio sarà visitabile attraverso camminamenti sospesi e sarà coperto da una struttura in acciaio con bordi rastremati per alleggerire l' impatto visivo, cromaticamente simile alle future coperture del mercato traiano. Il secondo stralcio è dedicato all' area centrale fulcro del **sistema**: il basamento del Palazzo degli Anziani e il suo attacco alla quota della città. La volontà è quella di valorizzare lo spazio della piazza come centralità di una delle storie più significative della città, rappresentata dall' unicità monumentale del palazzo. Il progetto prevede di rendere evidente il luogo in cui è stata verificata la presenza delle fondamenta dell' ex chiesa della Misericordia la cui abside è ancora visibile sotto il podio di ingresso del Palazzo. La prima chiesa dedicata alla Madonna della Misericordia nasce nel 1349 ed è strutturata in un' unica cappella eretta nel corso di una notte per liberare la città dalla peste. Negli anni successivi la costruzione fu ampliata, a seguito della diffusione del culto ad essa legata. Nel 1943 l' edificio fu demolito dai bombardamenti della seconda Guerra Mondiale. Il terzo stralcio comprende lo spazio precedentemente occupato dal magazzino dell' Istituto nautico ora demolito, che sarà posto in relazione sia con la Casa del Capitano, sia con il sito archeologico di origini romane che si trova a monte del muro di contenimento del Lungomare Vanvitelli. Il progetto fa

AnconaNotizie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

parte della proposta di strategia di sviluppo urbano sostenibile ITI Waterfront 3.0 presentata dal Comune di Ancona per la valorizzazione dell' interfaccia Porto Storico - Città attraverso una serie di azioni integrate incentrate sulla riqualificazione urbana, l' efficientamento energetico delle infrastrutture pubbliche e la valorizzazione del tessuto imprenditoriale locale. Alcune di queste azioni hanno trovato forma attraverso un partenariato che ha coinvolto la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche e l' **Autorità Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale. A gennaio 2021 la giunta ha approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica del progetto riguardante il percorso archeologico per un importo totale pari a 2.249.300 euro. A luglio 2021 è stata affidata la progettazione ad ABDR Architetti associati Mondaini Roscani, che a fine 2021 hanno consegnato il progetto definitivo, approvato dalla giunta il 10 febbraio 2022.

Ancona, Ok al Piano regolatore portuale per il prolungamento della ferrovia della Darsena Marche

11 Feb, 2022 **ANCONA** - Il trasporto intermodale priorità per il mantenimento e la crescita di competitività del **porto** di **Ancona**. Il Comitato di gestione del l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha approvato l' adeguamento tecnico-funzionale all' attuale Piano regolatore portuale di **Ancona** per la realizzazione dei lavori di implementazione alle infrastrutture intermodali dello scalo. L' ente sotto la guida del commissario straordinario, ammiraglio Giovanni Pettorino - "continua ad operare per costruire opportunità di crescita dei traffici commerciali nel **porto** di **Ancona** " - ha specificato Pettorino - "Possibilità che poggia sui principi di sviluppo sostenibile e di integrazione fra i diversi mezzi di trasporto ". L' infrastruttura di raccordo con la rete ferroviaria nazionale è stata inserita nello scalo dorico nel 2011 destinata ai traffici commerciali della darsena Marche , dove è presente con un fascio di 5 binari di 280 metri di lunghezza utilizzati per le operazioni di scarico e carico dei treni. Nel 2021, sull' infrastruttura sono stati movimentati 419 carri ferroviari per il trasporto di granaglie e materiale ferroso, con una tendenza di crescita nei prossimi periodi. Un trend e una necessità di adeguare la struttura alle attuali esigenze di intermodalità, pena la perdita di competitività dell' infrastruttura , che spingono l' Authority a prolungare il fascio di binari a raso di appoggio dell' infrastruttura ferroviaria per raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri circa in modo che i treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, con convogli di lunghezze di almeno 550 metri, possano accedere alla zona portuale di **Ancona**, destinata ai traffici mercantili. Il primo stralcio funzionale dell' intervento, parte del Programma triennale dei lavori pubblici dell' Autorità di sistema portuale approvato dal Comitato di gestione lo scorso ottobre, sarà avviato quest' anno con la realizzazione di opere propedeutiche e indispensabili all' allungamento dei binari ossia lo spostamento del varco doganale e la riorganizzazione dell' attuale circolazione viaria nell' area portuale interessata. Entro il 2023 sarà avviato il prolungamento del fascio dei binari . L' investimento complessivo, con fondi Adsp, sarà di 4,3 milioni di euro, compresa una quota di risorse derivate dal fondo comunitario Connecting Europe Facility. Sempre in tema di intermodalità nel **porto** di **Ancona**, è in corso di esame la documentazione pervenuta in riscontro al bando di gara per il rilascio della concessione dei servizi ferroviari per il traffico commerciale nel **porto** di **Ancona** e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, che si è chiuso il 7 febbraio. Il Comitato di gestione dell' Adsp del mare Adriatico centrale ha inoltre trattato e deciso 24 pratiche in materia di concessioni demaniali oltre ad 8 autorizzazioni per svolgere operazione e servizi portuali ad Ortona.



Presidenza dell' Ap: Vincenzo Garofalo all' esame di Camera e Senato. Il sindaco Mancinelli: «Non vediamo l' ora che diventi operativo»

ANCONA - Vincenzo Garofalo più vicino alla presidenza dell' **Autorità** di **sistema portuale** dell' Adriatico centrale. L' intesa tra il ministro Giovannini e il governatore siciliano Musumeci per la nomina di un altro messinese, Francesco Di Sarcina, alla guida dell' Ap Catania-Augusta ha di fatto sbloccato l' iter per far arrivare Garofalo alla guida del porto dorico . E giovedì il ministro Giovannini ha inviato il dossier di Garofalo e Di Sarcina alle commissioni Trasporti di Camera e Senato che a breve dovranno essere convocate per esprimere il parere sulle proposte di nomina. APPROFONDIMENTI IL FRONTE CALDO Spiagge, ecco la doppia beffa. Concessioni a rischio per la norma...



Porto di Ancona: incremento intermodalità con prolungamento binari nella Darsena Marche

(FERPRESS) Ancona, 11 FEB Il porto di Ancona punta sul trasporto intermodale. Nel sesto Comitato di gestione che si è svolto dall'insediamento del Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ammiraglio Giovanni Pettorino, la governance **Adsp** ha deliberato l'adeguamento tecnico-funzionale all'attuale Piano regolatore portuale di Ancona per la realizzazione dei lavori di implementazione alle infrastrutture intermodali dello scalo. Lo scalo dorico nel 2011 è stato dotato di una nuova infrastruttura di raccordo con la rete ferroviaria nazionale destinata ai traffici commerciali. Nella darsena Marche, è presente un fascio di 5 binari di 280 metri di lunghezza utilizzati per le operazioni di scarico e carico dei treni. Nel 2021, sull'infrastruttura sono stati movimentati 419 carri ferroviari per il trasporto di granaglie e materiale ferroso, con una tendenza di crescita nei prossimi periodi. Un trend e una necessità di adeguare la struttura alle attuali esigenze di intermodalità, pena la perdita di competitività dell'infrastruttura, che spingono l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale a prolungare il fascio di binari a raso di appoggio dell'infrastruttura ferroviaria per raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri circa in modo che i treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, con convogli di lunghezze di almeno 550 metri, possano accedere alla zona portuale di Ancona, destinata ai traffici mercantili. Il primo stralcio funzionale dell'intervento, parte del Programma triennale dei lavori pubblici dell'Autorità di sistema portuale approvato dal Comitato di gestione lo scorso ottobre, sarà avviato quest'anno con la realizzazione di opere propedeutiche e indispensabili all'allungamento dei binari ossia lo spostamento del varco doganale e la riorganizzazione dell'attuale circolazione viaria nell'area portuale interessata. Entro il 2023 sarà avviato il prolungamento del fascio dei binari. L'investimento complessivo, con fondi **Adsp**, sarà di 4,3 milioni di euro, compresa una quota di risorse derivate dal fondo comunitario Connecting Europe Facility. Sempre in tema di intermodalità nel porto di Ancona, è in corso di esame la documentazione pervenuta in riscontro al bando di gara per il rilascio della concessione dei servizi ferroviari per il traffico commerciale nel porto di Ancona e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, che si è chiuso il 7 febbraio. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale continua ad operare per costruire opportunità di crescita dei traffici commerciali nel porto di Ancona - ha detto il Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ammiraglio Giovanni Pettorino -. Possibilità che poggia sui principi di sviluppo sostenibile e di integrazione fra i diversi mezzi di trasporto. Il Comitato di gestione dell'**Adsp** del mare Adriatico centrale ha inoltre trattato e deciso 24 pratiche in materia di concessioni demaniali oltre ad 8 autorizzazioni per svolgere operazione e servizi



portuali ad Ortona.

Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al via quest' anno nel porto di Ancona le opere propedeutiche all' allungamento dei binari ferroviari

Approvato l' adeguamento tecnico-funzionale al PRP

Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale ha approvato l' adeguamento tecnico-funzionale all' attuale Piano Regolatore Portuale di **Ancona** per il prolungamento dei binari utilizzati per il traffico commerciale su treno al fine di raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri. L' AdSP ha ricordato che nel 2011 lo scalo dorico è stato dotato di una nuova infrastruttura di raccordo con la rete ferroviaria nazionale destinata ai traffici commerciali e che nella darsena Marche è presente un fascio di cinque binari di 280 metri di lunghezza utilizzati per le operazioni di scarico e carico dei treni. Nel 2021 sull' infrastruttura sono stati movimentati 419 carri ferroviari per il trasporto di granaglie e materiale ferroso, con una tendenza futura di crescita. Per rispondere all' atteso aumento dell' attività, l' ente ha previsto il prolungamento del fascio di binari a raso di appoggio dell' infrastruttura ferroviaria per raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri circa in modo che i treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, con convogli di lunghezze di almeno 550 metri, possano accedere alla zona portuale di **Ancona** destinata ai traffici mercantili. L' ente portuale ha specificato che il primo stralcio funzionale dell' intervento, parte del programma triennale dei lavori pubblici dell' AdSP approvato lo scorso ottobre dal Comitato di gestione, sarà avviato quest' anno con la realizzazione di opere propedeutiche e indispensabili all' allungamento dei binari, ossia lo spostamento del varco doganale e la riorganizzazione dell' attuale circolazione viaria nell' area portuale interessata. Entro il 2023 sarà avviato il prolungamento del fascio dei binari. L' investimento complessivo, con fondi dell' AdSP, sarà di 4,3 milioni di euro, compresa una quota di risorse derivate dal fondo comunitario Connecting Europe Facility. L' authority portuale ha precisato inoltre che, sempre in tema di intermodalità, è in corso di esame la documentazione pervenuta in riscontro al bando di gara per il rilascio della concessione dei servizi ferroviari per il traffico commerciale nel **porto di Ancona** e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali che si è chiuso lunedì scorso (del 27 dicembre 2021).



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: INCREMENTO INTERMODALITA' DARSENA MARCHE

Il Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato l'adeguamento tecnico-funzionale per il prolungamento dei binari utilizzati per il traffico commerciale su treno

Ancona, 11 febbraio 2022 - Il porto di Ancona punta sul trasporto intermodale.

Nel sesto Comitato di gestione che si è svolto dall'insediamento del Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ammiraglio Giovanni Pettorino, la governance **Adsp** ha deliberato l'adeguamento tecnico-funzionale all'attuale Piano regolatore portuale di Ancona per la realizzazione dei lavori di implementazione alle infrastrutture intermodali dello scalo. Lo scalo dorico nel 2011 è stato dotato di una nuova infrastruttura di raccordo con la rete ferroviaria nazionale destinata ai traffici commerciali. Nella darsena Marche, è presente un fascio di 5 binari di 280 metri di lunghezza utilizzati per le operazioni di scarico e carico dei treni. Nel 2021, sull'infrastruttura sono stati movimentati 419 carri ferroviari per il trasporto di granaglie e materiale ferroso, con una tendenza di crescita nei prossimi periodi. Un trend e una necessità di adeguare la struttura alle attuali esigenze di intermodalità, pena la perdita di competitività dell'infrastruttura, che spingono l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale a prolungare il fascio di binari a raso di appoggio dell'infrastruttura ferroviaria per raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri circa in modo che i treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, con convogli di lunghezze di almeno 550 metri, possano accedere alla zona portuale di Ancona, destinata ai traffici mercantili. Il primo stralcio funzionale dell'intervento, parte del Programma triennale dei lavori pubblici dell'Autorità di sistema portuale approvato dal Comitato di gestione lo scorso ottobre, sarà avviato quest'anno con la realizzazione di opere propedeutiche e indispensabili all'allungamento dei binari ossia lo spostamento del varco doganale e la riorganizzazione dell'attuale circolazione viaria nell'area portuale interessata. Entro il 2023 sarà avviato il prolungamento del fascio dei binari. L'investimento complessivo, con fondi **Adsp**, sarà di 4,3 milioni di euro, compresa una quota di risorse derivate dal fondo comunitario Connecting Europe Facility. Sempre in tema di intermodalità nel porto di Ancona, è in corso di esame la documentazione pervenuta in riscontro al bando di gara per il rilascio della concessione dei servizi ferroviari per il traffico commerciale nel porto di Ancona e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, che si è chiuso il 7 febbraio. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale continua ad operare per costruire opportunità di crescita dei traffici commerciali nel porto di Ancona - ha detto il Commissario straordinario dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ammiraglio Giovanni Pettorino - . Possibilità che poggia sui principi di sviluppo sostenibile e di integrazione fra i diversi mezzi di trasporto.



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il Comitato di gestione dell'**Adsp** del mare Adriatico centrale ha inoltre trattato e deciso 24 pratiche in materia di concessioni demaniali oltre ad 8 autorizzazioni per svolgere operazione e servizi portuali ad Ortona.

Ancona punta sul trasporto intermodale

Il Comitato di gestione ha approvato il prolungamento dei binari per il traffico commerciale

Vezio Benetti

ANCONA Ancona punta sul trasporto intermodale. Nel sesto Comitato di gestione che si è svolto dall'insediamento del Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale, ammiraglio Giovanni Pettorino, la governance **AdSp** ha deliberato l'adeguamento tecnico-funzionale all'attuale Piano regolatore portuale di Ancona per la realizzazione dei lavori di implementazione alle infrastrutture intermodali dello scalo. Lo scalo dorico nel 2011 è stato dotato di una nuova infrastruttura di raccordo con la rete ferroviaria nazionale destinata ai traffici commerciali. Nella darsena Marche, è presente un fascio di 5 binari di 280 metri di lunghezza utilizzati per le operazioni di scarico e carico. Nel 2021, sull'infrastruttura sono stati movimentati 419 carri ferroviari per il trasporto di granaglie e materiale ferroso, con una tendenza di crescita nei prossimi periodi. Un trend e una necessità di adeguare la struttura alle attuali esigenze di intermodalità, pena la perdita di competitività dell'infrastruttura, che spingono l'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale a prolungare il fascio di binari a raso di appoggio dell'infrastruttura ferroviaria per raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri circa in modo che i treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, con convogli di lunghezze di almeno 550 metri, possano accedere alla zona portuale di Ancona, destinata ai traffici mercantili. Il primo stralcio funzionale dell'intervento, parte del Programma triennale dei lavori pubblici dell'Autorità di Sistema portuale approvato dal Comitato di gestione lo scorso Ottobre, sarà avviato quest'anno con la realizzazione di opere propedeutiche e indispensabili all'allungamento dei binari ossia lo spostamento del varco doganale e la riorganizzazione dell'attuale circolazione viaria nell'area portuale interessata. Entro il 2023 sarà avviato il prolungamento del fascio dei binari. L'investimento complessivo, con fondi **AdSp**, sarà di 4,3 milioni di euro, compresa una quota di risorse derivate dal fondo comunitario Connecting Europe Facility. Sempre in tema di intermodalità, è in corso di esame la documentazione pervenuta in riscontro al bando di gara per il rilascio della concessione dei servizi ferroviari per il traffico commerciale nel porto di Ancona e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, che si è chiuso il 7 Febbraio. L'Autorità di sistema portuale continua ad operare per costruire opportunità di crescita dei traffici commerciali nel porto ha detto il Commissario straordinario Giovanni Pettorino -. Possibilità che poggia sui principi di sviluppo sostenibile e di integrazione fra i diversi mezzi di trasporto. Il Comitato di gestione dell'**Adsp** del mare Adriatico centrale ha inoltre trattato e deciso 24 pratiche in materia di concessioni demaniali oltre ad 8 autorizzazioni per svolgere operazione e servizi portuali ad Ortona.



Porto di Ancona: incremento intermodalità darsena Marche

12 febbraio 2022 - Il **porto** di **Ancona** punta sul trasporto intermodale. Nel sesto Comitato di gestione che si è svolto dall' insediamento del Commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ammiraglio Giovanni Pettorino, la governance Adsp ha deliberato l' adeguamento tecnico-funzionale all' attuale Piano regolatore portuale di **Ancona** per la realizzazione dei lavori di implementazione alle infrastrutture intermodali dello scalo. Lo scalo dorico nel 2011 è stato dotato di una nuova infrastruttura di raccordo con la rete ferroviaria nazionale destinata ai traffici commerciali. Nella darsena Marche, è presente un fascio di 5 binari di 280 metri di lunghezza utilizzati per le operazioni di scarico e carico dei treni. Nel 2021, sull' infrastruttura sono stati movimentati 419 carri ferroviari per il trasporto di granaglie e materiale ferroso, con una tendenza di crescita nei prossimi periodi. Un trend e una necessità di adeguare la struttura alle attuali esigenze di intermodalità, pena la perdita di competitività dell' infrastruttura, che spingono l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale a prolungare il fascio di binari a raso di appoggio dell' infrastruttura ferroviaria per raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri circa in modo che i treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, con convogli di lunghezze di almeno 550 metri, possano accedere alla zona portuale di **Ancona**, destinata ai traffici mercantili. Il primo stralcio funzionale dell' intervento, parte del Programma triennale dei lavori pubblici dell' Autorità di sistema portuale approvato dal Comitato di gestione lo scorso ottobre, sarà avviato quest' anno con la realizzazione di opere propedeutiche e indispensabili all' allungamento dei binari ossia lo spostamento del varco doganale e la riorganizzazione dell' attuale circolazione viaria nell' area portuale interessata. Entro il 2023 sarà avviato il prolungamento del fascio dei binari. L' investimento complessivo, con fondi Adsp, sarà di 4,3 milioni di euro, compresa una quota di risorse derivate dal fondo comunitario Connecting Europe Facility.



Ancona punta sul trasporto intermodale. Al via i lavori per allungare i binari

Il Comitato di gestione dell' AdSP ha approvato l' adeguamento tecnico-funzionale per il prolungamento dei binari utilizzati per il traffico commerciale su treno

Redazione

Ancona - Il **porto** di **Ancona** punta sul trasporto intermodale. Nel sesto Comitato di gestione che si è svolto dall' insediamento del commissario straordinario dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Ammiraglio Giovanni Pettorino, è stato deliberato l' adeguamento tecnico-funzionale all' attuale Piano regolatore portuale di **Ancona** per la realizzazione dei lavori di implementazione alle infrastrutture intermodali dello scalo. Lo scalo dorico nel 2011 è stato dotato di una nuova infrastruttura di raccordo con la rete ferroviaria nazionale destinata ai traffici commerciali. Nella darsena Marche, è presente un fascio di 5 binari di 280 metri di lunghezza utilizzati per le operazioni di scarico e carico dei treni. Nel 2021, sull' infrastruttura sono stati movimentati 419 carri ferroviari per il trasporto di granaglie e materiale ferroso, con una tendenza di crescita nei prossimi periodi. Un trend e una necessità di adeguare la struttura alle attuali esigenze di intermodalità, pena la perdita di competitività dell' infrastruttura, che spingono l' AdSP a prolungare il fascio di binari a raso di appoggio dell' infrastruttura ferroviaria per raggiungere una lunghezza operativa di 650 metri circa in modo che i treni attualmente in circolazione sulla rete ferroviaria nazionale, con convogli di lunghezze di almeno 550 metri, possano accedere alla zona portuale di **Ancona**, destinata ai traffici mercantili. Il primo stralcio funzionale dell' intervento, parte del Programma triennale dei lavori pubblici dell' Autorità di sistema portuale approvato dal Comitato di gestione lo scorso ottobre, sarà avviato quest' anno con la realizzazione di opere propedeutiche e indispensabili all' allungamento dei binari ossia lo spostamento del varco doganale e la riorganizzazione dell' attuale circolazione viaria nell' area portuale interessata. Entro il 2023 sarà avviato il prolungamento del fascio dei binari. L' investimento complessivo, con fondi Adsp, sarà di 4,3 milioni di euro, compresa una quota di risorse derivate dal fondo comunitario Connecting Europe Facility. Sempre in tema di intermodalità nel **porto** di **Ancona**, è in corso di esame la documentazione pervenuta in riscontro al bando di gara per il rilascio della concessione dei servizi ferroviari per il traffico commerciale nel **porto** di **Ancona** e la movimentazione dei carri ferroviari sui binari portuali, che si è chiuso il 7 febbraio. "L' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale continua ad operare per costruire opportunità di crescita dei traffici commerciali nel **porto** di **Ancona** - ha detto il commissario straordinario Ammiraglio Giovanni Pettorino -. Possibilità che poggia sui principi di sviluppo sostenibile e di integrazione fra i diversi mezzi di trasporto". Il Comitato di gestione dell' Adsp del mare Adriatico centrale ha inoltre trattato e deciso 24 pratiche in materia



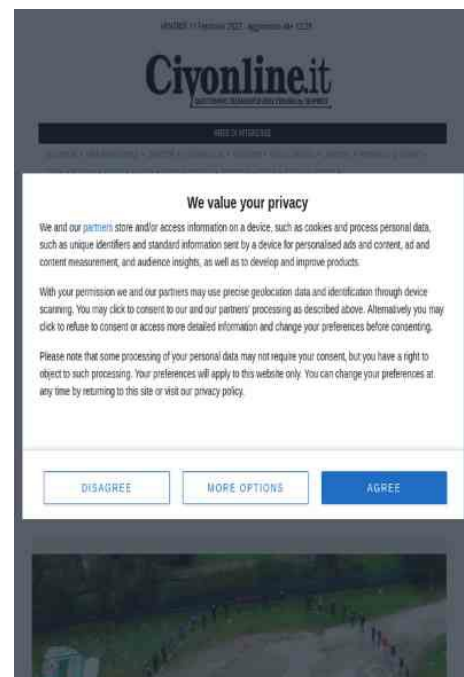
Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di concessioni demaniali oltre ad 8 autorizzazioni per svolgere operazione e servizi portuali ad Ortona.

Enel e itticoltura: preoccupata la rete delle associazioni

Condividi CIVITAVECCHIA - Anche la Rete delle associazioni si dice contrariata e preoccupata dalla recente istanza presentata da Enel all' **Autorità** di **sistema portuale** e relativa all' autorizzazione per delle modifiche al porticciolo nei pressi della centrale di Tvn. "Con un tempismo straordinario e, al tempo stesso preoccupante, visto che solo due giorni fa esultavamo del fatto che la nostra Costituzione si fosse impreziosita di due articoli a tutela dell' ambiente - spiegano - ci troviamo nuovamente a fare i conti con un problema che interessa e che minaccia la nostra costa e il nostro mare. Apprendiamo dell' istanza dell' Enel, inoltrata alla competente **Autorità** di **Sistema Portuale** di Civitavecchia, per la modifica della concessione, a suo tempo richiesta, per le attività industriali legate alla centrale, al fine di consentire l' adeguamento di un esistente "porticciolo" per la realizzazione di un impianto di allevamento ittico in gabbie galleggianti" che verrà parzialmente gestito da Società Cooperativa Agricola Civita Ittica a. r.l". Tanto che le stesse associazioni lanciano una proposta, rivolgendosi direttamente ad Enel: "L' adeguamento del porticciolo esistente (e concesso per svolgere le attività di approvvigionamento e di smaltimento del carbone) includilo in una tua ennesima opera di compensazione a beneficio della città - spiegano - e non di una società che andrebbe a creare l' ennesima fonte di inquinamento. Realizza ad esempio uno scalo di alaggio a beneficio dei diportisti civitavecchiesi; realizza un molo ad uso delle associazioni che da anni a titolo gratuito e in modo volontaristico si occupano dei più deboli, dei disagiati, dei malati, impegnandosi in attività che hanno a che fare con il mare: perché il mare, soprattutto quello pulito, deve essere di tutti. Cara Enel, basta: volta pagina, veramente". D' altronde, come sottolinea ancora la rete delle associazioni per il no alla piscicoltura alla Frasca, "di nuovo l' Enel, di nuovo noi, le nostre vite, i nostri luoghi, i nostri progetti, le nostre speranze per il futuro in mano all' Enel. L' Enel - spiegano - che già da anni decide il colore e il sapore dell' aria che respiriamo. L' Enel che decide chi lavora e chi no. L' Enel che con le sue opere compensatorie decide dove regalare parchi e aree giochi. L' Enel che incombe e sostiene la mediocrità delle scelte e delle strategie imprenditoriali intraprese nella nostra città e del nostro comprensorio. L' Enel che decide sulla nostra aspettativa di vita e quella dei nostri figli perché tutti noi ci siamo purtroppo abituati all' idea che a Civitavecchia è sempre più raro invecchiare. L' Enel che ha deciso di sostenere la tesi che l' impianto di piscicoltura sarà un' altra fonte occupazionale del nostro territorio; che un impianto di 150 ettari non è un' industria inquinante o se lo è, a noi non farà poi così tanto male, ma creerà posti di lavoro e saremo tutti più ricchi e più felici. In queste decisioni, come le altre già prese nel passato, l' Enel non è stata da sola: la decisione è stata presa



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

anche dalle Istituzioni come la Regione Lazio, rappresentanti di Enti coinvolti al rilascio di un parere autorizzativo - hanno evidenziato - l'hanno deciso 'tutti' tranne i cittadini, i diretti interessati, che non sono stati mai coinvolti ad esprimersi prima della 'fine dei lavori'. Cara Enel, cara Regione, care Istituzioni ed Enti, come cittadini, vi rammentiamo che proprio lo scorso 9 febbraio, il Parlamento della Repubblica Italiana si è espressa ed ha dichiarato che: Art 9: La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. "Tutela l' ambiente, la biodiversità, gli ecosistemi anche nell' interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali": Cara Enel, e tu? quale di questi aspetti hai tutelato in questi anni sul nostro territorio? Cosa di ciò tutelerai da adesso in poi, visto che è la Repubblica Italiana, della quale facciamo parte anche noi , cittadini di Civitavecchia, ad importelo? La più ovvia delle banalità: Lo sai che un impianto di piscicoltura, ad esempio, è in netto contrasto con la biodiversità marina, biodiversità di cui è ricco il nostro litorale, la nostra area SIC, la nostra posidonia, la nostra Frasca? Art. 41: L' iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l' utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana, alla salute e all' ambiente. La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l' attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e ambientali. Cara Enel, ti invitiamo a fare una serena e coscienziosa valutazione di quanto attuato nel corso della tua presenza pluridecennale sul nostro territorio e a confermarci che l' attività svolta fino ad oggi non ha recato danno alla nostra salute e danno al nostro ambiente. Esigiamo e meritiamo una risposta".

Port Mobility: grande partecipazione alla prima giornata di sciopero

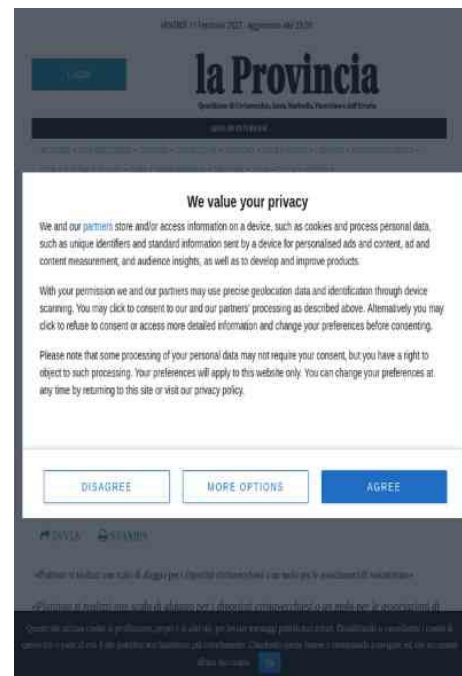
CIVITAVECCHIA - Grande partecipazione questo pomeriggio fuori la sede dell'**Autorità di sistema portuale** al sit-in organizzato in occasione della prima delle tre giornate di sciopero - indette dalle 14 alle 22 anche per il 15 e il 18 febbraio - nell'ambito della vertenza Port Mobility. "Protesteremo senza tregua contro la decisione unilaterale della società, che ha dichiarato in esubero 26 dipendenti senza vagliare in alcun modo soluzioni alternative, quali il ricorso agli ammortizzatori sociali - hanno spiegato Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Mare e porti - è inammissibile che siano i lavoratori e le loro famiglie a dover pagare l'intero prezzo di scelte miopi. Siamo ben consci delle difficoltà che sta attraversando il porto di Civitavecchia a causa della pandemia, ma non è questo un buon motivo per ricorrere ai licenziamenti senza un confronto preliminare, che peraltro abbiamo richiesto. Le attività di Port Mobility possono a breve assistere a un rilancio, e ricordiamo che la società ricorre anche a personale aggiuntivo durante la stagione estiva. Sarebbe davvero grave gettare decine di famiglie nella disperazione senza valutare il quadro generale, e la possibilità di ricorrere agli ammortizzatori sociali: data la crisi che sta attraversando il porto e l'altissimo tasso di disoccupazione, soprattutto giovanile, che caratterizza il territorio di Civitavecchia, le possibilità di ricollocamento sono purtroppo scarse". I sindacati andranno avanti senza arrendersi: "Resteremo al fianco dei lavoratori finché non sarà chiaro che non si possono scaricare semplicisticamente le difficoltà sull'anello più debole della filiera". A portare solidarietà anche i lavoratori di altre società ed imprese - con una rappresentanza anche di ex lavoratori Alitalia - e diversi rappresentanti politici, dal sindaco all'assessore al Lavoro, dai consiglieri di maggioranza ed opposizione, fino ai consiglieri regionali del territorio Marietta Tidei e Devid Porrello. "Sono vicina alle lavoratrici e ai lavoratori di Port Mobility - ha commentato la consigliera di Italia Viva Marietta Tidei - è necessario che a tutti i livelli si condivida l'allarme lanciato dalle organizzazioni sindacali che hanno indetto una giornata di mobilitazione per difendere il posto di lavoro a 26 operatori che in un momento di profonda crisi come quello che stiamo attraversando rischiano di perderlo. È incomprensibile la rigidità con la quale l'azienda sta affrontando la questione, rinunciando ad attivare gli ammortizzatori sociali previsti per casi come questo. Spiace soprattutto perché si tratta di un'azienda che nel corso degli anni è stata trattata con estrema generosità da parte dell'**Autorità portuale** e in questo momento dovrebbe ricordarlo senza scaricare sui lavoratori le difficoltà del momento. Mi auguro che come è stato fatto per altre vertenze, l'**Autorità di sistema** intervenga in senso positivo per trovare una soluzione. Da parte nostra continueremo a sollevare la questione in tutte le sedi istituzionali".



Itticoltura, la Rete delle associazioni ribadisce la contrarietà

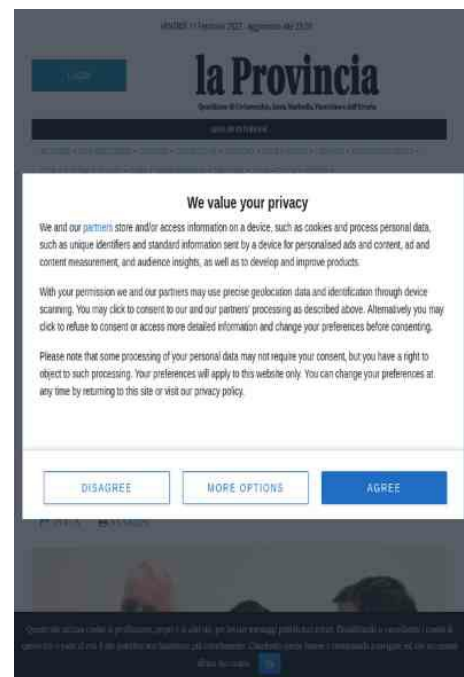
«Piuttosto si realizzi uno scalo di alaggio per i diportisti civitavecchiesi o un molo per le associazioni di volontariato»

Anche la Rete delle associazioni per il no alla piscicoltura alla Frasca si dice contrariata e preoccupata dalla recente istanza presentata da Enel all' **Adsp** e relativa all' autorizzazione per modifiche al porticciolo esistente. «Con un tempismo straordinario e preoccupante, visto che solo due giorni fa esultavamo del fatto che la nostra Costituzione si fosse impreziosita di due articoli a tutela dell' ambiente, ci troviamo nuovamente a fare i conti con un problema che minaccia la nostra costa e il nostro mare - hanno spiegato - l' adeguamento del porticciolo esistente, concesso per svolgere le attività di approvvigionamento e di smaltimento del carbone, venga incluso in una ennesima opera di compensazione a beneficio della città e non di una società che andrebbe a creare l' ennesima fonte di inquinamento. Si realizzi ad esempio uno scalo di alaggio a beneficio dei diportisti civitavecchiesi, un molo per le associazioni che da anni in modo volontaristico si occupano dei più deboli, impegnandosi in attività che hanno a che fare con il mare: perché il mare, soprattutto quello pulito, deve essere di tutti. Cara Enel, basta: volta pagina, veramente». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



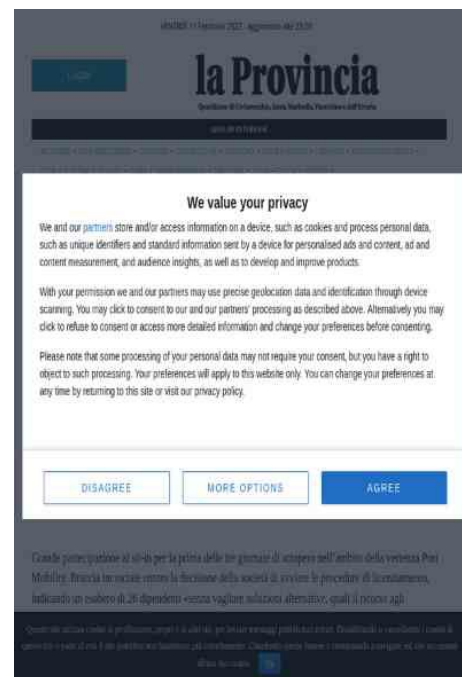
Legalità e sicurezza, prosegue il percorso di Assotir e Authority

Legalità e sicurezza, pilastri dai quali non si può prescindere per rendere il porto sempre più competitivo ed efficiente. Lo hanno ribadito il presidente dell' **Adsp** Pino Musolino ed i rappresentanti Assotir Claudio Donati e Patrizio Loffarelli, nel corso del tradizionale appuntamento con "Un Anno su strada: attività e prospettive dell' autotrasporto". Fondamentale l' istituzione del Tavolo permanente sulla legalità e trasparenza del settore, novità assoluta nel panorama nazionale, all' attenzione anche del Ministero del Lavoro. «L' efficienza - ha spiegato Loffarelli - non deve essere in contrapposizione con la sicurezza e la legalità». «Un percorso - ha aggiunto Musolino - per far sì che il porto sia sempre più attrattivo ed efficiente». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Port Mobility: in tanti per la prima delle tre giornate di sciopero

Grande partecipazione al sit-in per la prima delle tre giornate di sciopero nell'ambito della vertenza Port Mobility. Braccia incrociate contro la decisione della società di avviare le procedure di licenziamento, indicando un esubero di 26 dipendenti «senza vagliare soluzioni alternative, quali il ricorso agli ammortizzatori sociali - hanno spiegato Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Mare - siamo ben consci delle difficoltà che sta attraversando il porto di Civitavecchia a causa della pandemia, ma non è questo un buon motivo per ricorrere ai licenziamenti senza un confronto preliminare, che peraltro abbiamo richiesto. Non è pensabile licenziare oggi e poi dover assumere magari a maggio personale stagionale». A portare solidarietà anche i lavoratori di altre società ed imprese - con una rappresentanza anche di ex lavoratori Alitalia - e diversi rappresentanti politici, dal sindaco ai consiglieri di maggioranza, opposizione e regionali, Marietta Tidei e Devid Porrello. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Civitavecchia: Sindacati, oggi primo giorno di sciopero dei lavoratori PortMobility

(FERPRESS) Roma, 11 FEB Oggi è la prima delle tre giornate di sciopero dei lavoratori di PortMobility che abbiamo indetto, dalle ore 14 alle 22, anche per il 15 e 18 febbraio. Protesteremo senza tregua contro la decisione unilaterale della società, che ha dichiarato in esubero 26 dipendenti senza vagliare in alcun modo soluzioni alternative, quali il ricorso agli ammortizzatori sociali. E' inammissibile che siano i lavoratori e le loro famiglie a dover pagare l'intero prezzo di scelte miopi. E' quanto si legge in una nota Filt Cgil Roma e Lazio, Fit Cisl Lazio, Uil Trasporti Lazio e Ugl Mare e Porti, in cui si aggiunge che siamo ben consci delle difficoltà che sta attraversando il Porto di Civitavecchia a causa della pandemia, ma non è questo un buon motivo per ricorrere ai licenziamenti senza un confronto preliminare, che peraltro abbiamo richiesto. Le attività di PortMobility possono a breve assistere a un rilancio, e ricordiamo che la società ricorre anche a personale aggiuntivo durante la stagione estiva. Sarebbe davvero grave gettare decine di famiglie nella disperazione senza valutare il quadro generale, e la possibilità di ricorrere agli ammortizzatori sociali: data la crisi che sta attraversando il Porto e l'altissimo tasso di disoccupazione, soprattutto giovanile, che caratterizza il territorio di Civitavecchia, le possibilità di ricollocamento sono purtroppo scarse. Per parte nostra non abbiamo intenzione di arrenderci - si conclude nella nota - resteremo al fianco dei lavoratori finché non sarà chiaro che non si possono scaricare semplicemente le difficoltà sull'anello più debole della filiera.

Ferpress
AGENZIA DI INFORMAZIONE, TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LOGISTICA
<https://www.ferpress.it>

Civitavecchia: Sindacati, oggi primo giorno di sciopero dei lavoratori PortMobility

Author : com

Date : 11 Febbraio 2022

(FERPRESS) - Roma, 11 FEB - "Oggi è la prima delle tre giornate di sciopero dei lavoratori di PortMobility che abbiamo indetto, dalle ore 14 alle 22, anche per il 15 e 18 febbraio. Protesteremo senza tregua contro la decisione unilaterale della società, che ha dichiarato in esubero 26 dipendenti senza vagliare in alcun modo soluzioni alternative, quali il ricorso agli ammortizzatori sociali. E' inammissibile che siano i lavoratori e le loro famiglie a dover pagare l'intero prezzo di scelte miopi".

E' quanto si legge in una nota Filt Cgil Roma e Lazio, Fit Cisl Lazio, Uil Trasporti Lazio e Ugl Mare e Porti, in cui si aggiunge che "siamo ben consci delle difficoltà che sta attraversando il Porto di Civitavecchia a causa della pandemia, ma non è questo un buon motivo per ricorrere ai licenziamenti senza un confronto preliminare, che peraltro abbiamo richiesto".

Le attività di PortMobility possono a breve assistere a un rilancio, e ricordiamo che la società ricorre anche a personale aggiuntivo durante la stagione estiva. Sarebbe davvero grave gettare decine di famiglie nella disperazione senza valutare il quadro generale, e la possibilità di ricorrere agli ammortizzatori sociali: data la crisi che sta attraversando il Porto e l'altissimo tasso di disoccupazione, soprattutto giovanile, che caratterizza il territorio di Civitavecchia, le possibilità di ricollocamento sono purtroppo scarse".

"Per parte nostra non abbiamo intenzione di arrenderci - si conclude nella nota - resteremo al fianco dei lavoratori finché non sarà chiaro che non si possono scaricare semplicemente le difficoltà sull'anello più debole della filiera".

9/3

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Oggi a Civitavecchia la prima delle tre giornate di sciopero dei lavoratori di Port Mobility

Protesta per i 26 esuberanti dichiarati dalla società

Oggi è in svolgimento la prima delle tre giornate di sciopero dei lavoratori di Port Mobility, la società che opera servizi di interesse generale nei porti di **Civitavecchia**, Fiumicino e Gaeta in particolare a servizio delle navi passeggeri.

«Oggi - hanno spiegato Filt Cgil Roma e Lazio, Fit Cisl Lazio, UilTrasporti Lazio e Ugl Mare e Porti illustrando le motivazioni della protesta - è la prima delle tre giornate di sciopero dei lavoratori di Port Mobility che abbiamo indetto, dalle ore 14 alle 22, anche per il 15 e 18 febbraio. Protesteremo senza tregua contro la decisione unilaterale della società che ha dichiarato in esubero 26 dipendenti senza vagliare in alcun modo soluzioni alternative quali il ricorso agli ammortizzatori sociali. È inammissibile - hanno sottolineato le organizzazioni sindacali - che siano i lavoratori e le loro famiglie a dover pagare l'intero prezzo di scelte miopi». «Siamo ben consci - hanno precisato i sindacati - delle difficoltà che sta attraversando il **porto** di **Civitavecchia** a causa della pandemia, ma non è questo un buon motivo per ricorrere ai licenziamenti senza un confronto preliminare, che peraltro abbiamo richiesto.

Le attività di Port Mobility possono a breve assistere a un rilancio, e ricordiamo che la società ricorre anche a personale aggiuntivo durante la stagione estiva. Sarebbe davvero grave gettare decine di famiglie nella disperazione senza valutare il quadro generale, e la possibilità di ricorrere agli ammortizzatori sociali: data la crisi che sta attraversando il **porto** e l'altissimo tasso di disoccupazione, soprattutto giovanile, che caratterizza il territorio di **Civitavecchia**, le possibilità di ricollocamento sono purtroppo scarse». «Per parte nostra - hanno specificato Filt Cgil Roma e Lazio, Fit Cisl Lazio, UilTrasporti Lazio e Ugl Mare e Porti - non abbiamo intenzione di arrenderci: resteremo al fianco dei lavoratori finché non sarà chiaro che non si possono scaricare semplicemente le difficoltà sull'anello più debole della filiera».



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Servizio pubblico, nuova gara per la Civitavecchia, Arbatax, Cagliari

Bando da 13 milioni in scadenza il 28 febbraio. Un anno di affidamento e collegamenti trisettimanali per la continuità territoriale tra la Capitale e la Sardegna

È di circa 13 milioni di euro l'importo della gara pubblicata da Invitalia per affidare i servizi di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra i porti di **Civitavecchia**, Arbatax e Cagliari (e viceversa). Per presentare le offerte c'è tempo fino al 28 febbraio. La gara prevede l'affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo che dovrà essere garantito attraverso traghetti ro-pax. La traversata dovrà avere una durata massima di 13 ore nella tratta **Civitavecchia**-Cagliari e di 9 ore fra **Civitavecchia** e Arbatax, per un percorso complessivo di circa 240 miglia nautiche. Leggi il bando La durata dell'affidamento è di un anno per consentire al ministero delle Infrastrutture di svolgere ulteriori approfondimenti sui flussi di traffico in uno scenario post-pandemico, anche alla luce del consolidamento dei traffici sulle altre linee di continuità territoriale con la Sardegna, a valle dei quali identificare, d'intesa con la Regione Sardegna, il servizio pubblico da garantire nell'ambito di un contratto di più lunga durata. L'operatore dovrà assicurare un numero minimo di tre frequenze settimanali, di cui due con scalo al porto di Arbatax, per un totale di 208 corse con scalo e 104 corse senza scalo.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **No capto** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

[Mostra maggiori informazioni](#)



SARDEGNA 11/02/2022

Servizio pubblico, nuova gara per la Civitavecchia, Arbatax, Cagliari

Bando da 13 milioni in scadenza il 28 febbraio. Un anno di affidamento e collegamenti trisettimanali per la continuità territoriale tra la Capitale e la Sardegna



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, PortMobility in sciopero contro gli esuberanti

26 i dipendenti a rischio per il tour operator del porto della Capitale. I sindacati: "Decisione unilaterale senza vagliare gli ammortizzatori sociali"

«Oggi è la prima delle tre giornate di sciopero dei lavoratori di PortMobility che abbiamo indetto, dalle ore 14 alle 22, anche per il 15 e 18 febbraio. Protesteremo senza tregua contro la decisione unilaterale della società, che ha dichiarato in esubero 26 dipendenti senza vagliare in alcun modo soluzioni alternative, quali il ricorso agli ammortizzatori sociali. È inammissibile che siano i lavoratori e le loro famiglie a dover pagare l'intero prezzo di scelte miopi». Lo affermano in una nota congiunta Filt-Cgil Roma e Lazio, Fit-Cisl Lazio, Uiltrasporti Lazio e Ugl Mare e Porti, in cui si aggiunge che «siamo ben consci delle difficoltà che sta attraversando il porto di Civitavecchia a causa della pandemia, ma non è questo un buon motivo per ricorrere ai licenziamenti senza un confronto preliminare, che peraltro abbiamo richiesto. Le attività di PortMobility possono a breve assistere a un rilancio, e ricordiamo che la società ricorre anche a personale aggiuntivo durante la stagione estiva. Sarebbe davvero grave gettare decine di famiglie nella disperazione senza valutare il quadro generale, e la possibilità di ricorrere agli ammortizzatori sociali: data la crisi che sta attraversando il Porto e l'altissimo tasso di disoccupazione, soprattutto giovanile, che caratterizza il territorio di Civitavecchia, le possibilità di ricollocamento sono purtroppo scarse». «Per parte nostra non abbiamo intenzione di arrenderci - si conclude nella nota -: resteremo al fianco dei lavoratori finché non sarà chiaro che non si possono scaricare semplicisticamente le difficoltà sull'anello più debole della filiera».



Continuità territoriale, nuova gara per la tratta Civitavecchia-Arbatax-Cagliari

Offerte fino al 28 febbraio. Il bando è pubblicato da Invitalia per conto del Ministero delle Infrastrutture

Redazione

Roma - È di circa 13 milioni di euro l'importo della gara pubblicata da Invitalia per affidare i servizi di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra i porti di **Civitavecchia**, Arbatax, Cagliari e viceversa. Per presentare le offerte c'è tempo fino al 28 febbraio 2022. Invitalia affianca il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) sia svolgendo attività di supporto tecnico-operativo sia in qualità di Centrale di Committenza. La gara prevede l'affidamento in concessione del servizio pubblico di trasporto marittimo che dovrà essere garantito attraverso traghetti Ro-Pax. La traversata dovrà avere una durata massima di 13 ore nella tratta **Civitavecchia**-Cagliari e di 9 ore fra **Civitavecchia** e Arbatax, per un percorso complessivo di circa 240 miglia nautiche. La durata dell'affidamento è di 12 mesi per consentire al MIMS di svolgere ulteriori approfondimenti sui flussi di traffico in uno scenario post-pandemico, anche alla luce del consolidamento dei traffici sulle altre linee di continuità territoriale con la Sardegna, a valle dei quali identificare, d'intesa con la Regione Sardegna, il servizio pubblico da garantire nell'ambito di un contratto di più lunga durata. L'operatore dovrà assicurare un numero minimo di tre frequenze settimanali, di cui due con scalo al porto di Arbatax, per un totale di 208 corse con scalo e 104 corse senza scalo.



ShipMag
SHIP MAGAZINE

MENU CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech IT

TRAGHETTI

Continuità territoriale, nuova gara per la tratta Civitavecchia-Arbatax-Cagliari

11 FEBBRAIO 2022 - Redazione

Perplessità della Corte dei Conti sull' azione di risanamento di AdSP Civitavecchia

Musolino replica ai rilievi della magistratura contabile che mette in dubbio la sostenibilità dell' equilibrio finanziario dell' ente nel medio-lungo periodo

Malgrado l' annualità di riferimento sia il 2020, il report periodico appena pubblicato dalla Corte dei Conti, dedicato alla gestione finanziaria dell' Autorità di Sistema Portuale dei porti laziali, si è focalizzato sui provvedimenti adottati nel 2021 dalla nuova amministrazione (il presidente in carica Pino Musolino è stato nominato nel dicembre 2020) per far fronte alla traballante situazione di bilancio ereditata da quelle che l' hanno preceduta e aggravata dalla crisi dei traffici causa pandemia nel 2020 e 2021. 'Il consuntivo 2020 e il bilancio di previsione 2021 sono stati approvati soltanto nel mese di aprile 2021, a seguito dell' adozione da parte del Comitato di gestione di un 'Piano di risanamento' in cui sono state previste misure finalizzate al pareggio della situazione amministrativa 2020 e all' equilibrio finanziario del bilancio 2021. Il bilancio di previsione 2022 ha poi potuto essere approvato dal Comitato di gestione soltanto a seguito della approvazione in data 21 ottobre 2021 di una ulteriore 'procedura di allerta e prevenzione della crisi - es. 2022' riassumono nelle conclusioni i magistrati contabili, esprimendo perplessità sulla 'irrituale procedura' intrapresa: 'Sia il 'Piano di risanamento' che la successiva 'Procedura di allerta' sembrano finalizzati essenzialmente a scongiurare la mancata approvazione dei bilanci e, presentando rilevanti elementi di incertezza, non danno evidenza di una strategia organica di medio e lungo periodo che garantisca un equilibrio finanziario duraturo dell' Ente'. Quanto al primo documento, nel capitolo di dettaglio la Corte evidenzia che il piano, 'pur approvato nel 2021, ha modificato alcune poste dell' attivo e del passivo del bilancio 2020, in particolare quelle patrimoniali riducendo il fondo rischi e quelle finanziarie rettificando residui attivi e passivi'. Da tali azioni 'emerge come la complessiva situazione di riassetto del consuntivo 2020, finalizzata al pareggio della situazione amministrativa e quindi all' approvazione del bilancio, presenti elementi di incertezza'. Fra essi in particolare, secondo il report, la gestione della cessione del credito verso Tirrenia e la sospensione dell' erogazione del premio di produttività ai dipendenti (dubbi nello specifico sulla previsione di coprire l' erogazione coi ristori del DI Rilancio). Non è tutto, come la Corte evidenzia passando alla 'Procedura di allerta', che l' AdSP laziale ha adottato per 'scongiurare il pericolo di mancata approvazione del bilancio di previsione 2022', evidenziando 'le cause strutturali e congiunturali che hanno attivato gli indicatori di crisi', sottolineando 'uno squilibrio tendenziale per l' esercizio 2022 e ss. pari a euro 3.890.593' e indicando alcune misure per farvi fronte (incremento dei diritti di porto per 1,4 milioni di euro, incremento delle entrate da canoni del 3% a seguito di aggiornamento Istat per 4-500mila euro, riduzione della spesa di parte corrente di euro 2.000.000, per effetto della



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

diminuzione del costo del personale, attraverso la sospensione dell' accordo di secondo livello'). Per i magistrati però 'tra le cause del disequilibrio del bilancio 2022, ci sono alcune misure oggetto del primo Piano di risanamento'. È il caso della rimodulazione dei mutui in essere con Cassa Depositi e Prestiti (che comporta 'lo stanziamento di maggiori oneri per rimborso finanziamenti a medio e lungo termine, nella misura di 3.127.000 euro per quota interessi e 2.944.200 euro per quota capitale) e della 'sospensione della contrattazione di secondo livello del personale'. Non solo, perché la port authority, adottando nell' ottobre 2021 la 'Procedura di allerta', indicava come necessaria l' autorizzazione del Mims 'a operare prelievi dal proprio avanzo di amministrazione per rendere in equilibrio i bilanci di previsione dal 2022 al 2025', autorizzazione che, secondo quanto riportava l' ente, sarebbe stata resa possibile da apposito emendamento alla Legge di Stabilità all' epoca in gestazione. Ma, scrivono i giudici, 'Tale ultimo assunto non trova riscontro nella legge di bilancio per il 2022 (l. 30 dicembre 2021, n.234)'; l' emendamento cioè non è mai passato. Detto che il report mette in luce altre problematiche (l' elevato costo del personale, il perdurante elevato valore del contenzioso - anche se le sentenze di due delle tre cause con Grandi Lavori Fincosit per oltre 260 milioni di euro totali sembrerebbero configurare il rischio di esborsi finali assai inferiori - eccessivo ricorso ad affidamenti diretti, criticità connesse alla legittimità della concessione di Port Mobility), il presidente Musolino ha replicato stigmatizzando dapprima il focus su atti successivi al 2020: 'Appare singolare che il referto della Corte dei Conti relativo al 2020, anziché soffermarsi sulle cause e le responsabilità che proprio alla fine del 2020 hanno portato alla bocciatura del bilancio di previsione 2021 e al disavanzo poi registrato nel rendiconto dello stesso anno, si concentri sul piano di risanamento che l' attuale Amministrazione è stata costretta a porre in essere a salvaguardia dell' ente, a causa degli effetti della pandemia ma anche di altre criticità create già prima del Covid'. Concetto ribadito dal numero uno dell' AdSP laziale anche nel difendere nel merito il proprio operato: 'Il piano e le correlate azioni di risanamento, di cui io per primo avrei fatto volentieri a meno se avessi trovato un quadro differente e non emergenziale, sono certamente irrituali, ma ritengo che gran parte delle risposte a situazioni di autentica emergenza rivestano per loro natura carattere di straordinarietà. Credo sia però interessante leggere un rapporto sul 2020 che anziché soffermarsi su quanto avvenuto in quell' anno, passi direttamente a giudicare l' efficacia dei provvedimenti adottati nel 2021 per far fronte alla situazione determinatasi dalle scelte compiute dalla precedente Amministrazione l' anno precedente, oggetto del referto'. In conclusione Musolino aggiunge: 'È sicuramente singolare che, in riferimento al 2020, venga chiamato a commentare sia il referto relativo a **Venezia**, come è giusto in quanto presidente in quel periodo, sia quello di Civitavecchia, dove il referto del 2020 viene a ricomprendere anche valutazioni relative al 2021.'

A.M.

Lomac con i maxi-rib al Nauticsud

NAPOLI Il cantiere milanese Lomac, specializzato in battelli pneumatici fin dai primordi e guidato da oltre sessant'anni dalla famiglia Lo Manto, non poteva mancare all'importante appuntamento fieristico di Napoli, il Nauticsud che si apre oggi sabato 12 e rimarrà aperto fino a domenica 20. Ad accompagnare il cantiere ci sarà il concessionario locale Performance Mare, partner consolidato di Lomac da diversi anni e realtà imprenditoriale profondamente radicata nel territorio. Quattro saranno i modelli in esposizione, appartenenti a gamme di grande richiamo e interesse per diverse tipologie di utente. Per la gamma Turismo saranno esposti i modelli 600 e 850, battelli dal design tipicamente italiano caratterizzati da ampi spazi di bordo, pensati per coppie, famiglie o amici che cercano una navigazione confortevole, ma in grado di garantire alte prestazioni quando servono. Molte le possibilità di personalizzazione con accessori dedicati e la scelta tra due colorazioni standard: grigio scuro e avorio. A rappresentare la linea GranTurismo, la famiglia di battelli Lomac più esclusiva per cura dei dettagli, prestazioni, materiali e possibilità di personalizzazione, ci sarà il nuovo elegante e sportivissimo GranTurismo 11.0 che prende ispirazione dal 10.5 per prestazioni e rendimento, ma si caratterizza per un maggior volume dello scafo che ha consentito di realizzare una cabina incredibilmente generosa con il 30% di spazio in più, un comodo bagno con doccia a tutta altezza e capienti aree storage per poter affrontare anche brevi crociere nel massimo comfort. Come per tutti i GranTurismo, numerose sono le combinazioni di colori e tessuti per una personalizzazione totale, dalla scelta degli accessori alle cromie dei tubolari alle cuscinerie e rivestimenti. Presso lo stand Yamaha sarà esposto Adrenalina 7.0, modello della serie più sportiva del cantiere, firmata dal progettista Federico Fiorentino che si caratterizza per le sorprendenti performance e grande tenuta del mare, unite ad un design unico e a un livello di comfort senza paragoni. La linea Adrenalina è perfetta per un armatore che ama velocità e performance senza però rinunciare a confort e sicurezza.



Informatore Navale

Napoli

Domani alla Mostra d'Oltremare inaugurazione del 48° Nauticsud

Saranno il presidente e il vicepresidente della Camera Roberto Fico ed Ettore Rosato, insieme al sindaco di Napoli Gaetano Manfredi, al presidente di Afina Gennaro Amato e ai vertici della Mostra d'Oltremare di Napoli, ad inaugurare domani, alle 11.30, la 48esima edizione di Nauticsud che si concluderà domenica 20 febbraio

Napoli, 11 febbraio 2022 - Presenti al taglio del nastro di questa importante edizione, anche: i senatori Francesco Urraro e Vincenzo Carbone, l'assessore regionale alla Legalità e Immigrazione Mario Morcone, il presidente della Camera di Commercio di Napoli, Ciro Fiola, il deputato Catello Vitiello e il presidente dei parlamentari mediterranei Gennaro Migliore insieme al presidente della BCC Campania, Amedeo Manzo e al direttore di Trenitalia-FrecciaRossa, Pietro Diamantini, tutti attenti allo sviluppo economico e turistico del territorio. Il ritorno di Nauticsud organizzato Afina - Associazione Filiera Italiana della Nautica, dopo due anni di pausa forzata, si accompagna ad un momento significativo per la produttività del settore della nautica da diporto e per le immatricolazioni, con il primato della Campania che registra un fatturato in maggiore crescita rispetto ad altre regioni, secondo i dati di Confindustria (+8.5% sulla media nazionale del +7.2%). L'esposizione si svilupperà in oltre 7 padiglioni e nelle aree scoperte della Mostra d'Oltremare, per accogliere numerose novità e anteprime nazionali ed internazionali, in particolare nei segmenti dei gommoni, di barche e yacht e motori. L'accesso al Nauticsud, con green pass obbligatorio e mascherina Ffp2, avverrà da piazzale Tecchio e viale Kennedy. Dal lunedì al giovedì ingresso dalle 12.30 alle 19 mentre il venerdì, sabato e domenica, dalle 10.30 alle 20.30. Info biglietti su www.nauticsudofficial.it



Cronache Della Campania

Napoli

Scoperte nel porto di Napoli 27 imbarcazioni di lusso "fantasma". IL VIDEO

Di Giuseppe Del Gaudio 11 Febbraio 2022 07:52

Giuseppe Del Gaudio

I militari del Reparto Operativo Aeronavale di **Napoli**, mediante un'attività di indagine iniziata nel 2021 e terminata all'inizio del nuovo anno, hanno individuato 27 yacht battenti bandiera estera, ormeggiati e/o in transito nei porti turistici campani appartenenti a 29 cittadini italiani tutti fiscalmente residenti in Italia i quali non hanno mai dichiarato all'Agenzia delle Entrate la disponibilità ed il valore di mercato della propria imbarcazione. L'attività info-investigativa effettuata è stata indirizzata all'emersione del fenomeno elusivo denominato Flagging out, ovvero quella manovra con la quale i possessori di imbarcazioni da diporto emigrano, solo sulla carta, verso registri navali esteri, dismettendo la bandiera nazionale al fine di ridurre notevolmente i costi di gestione e omettendo la compilazione obbligatoria del Modello Unico della dichiarazione dei redditi. L'azione posta in essere si è conclusa con l'individuazione di omesse dichiarazioni di beni di lusso ammontanti complessivamente a più di undici milioni di euro, l'elevazione agli armatori/proprietari ed utilizzatori, per le violazioni concernente gli obblighi dichiarativi, di sanzioni nella misura massima di 1.649.599,00 euro e la segnalazione all'Agenzia delle Entrate di 29 posizioni fiscali irregolari.



Il Nautilus

Napoli

Nauticsud: domani alle 11.30 inaugurazione alla Mostra d' Oltremare

Intervengono Roberto Fico, Ettore Rosato e il sindaco Gaetano Manfredi Napoli- Saranno il presidente e il vicepresidente della Camera

Intervengono Roberto Fico, Ettore Rosato e il sindaco Gaetano Manfredi **Napoli** - Saranno il presidente e il vicepresidente della Camera Roberto Fico ed Ettore Rosato, insieme al sindaco di **Napoli** Gaetano Manfredi, al presidente di Afina Gennaro Amato e ai vertici della Mostra d' Oltremare di **Napoli**, ad inaugurare domani, alle 11.30, la 48esima edizione di Nauticsud che si concluderà domenica 20 febbraio. Presenti al taglio del nastro di questa importante edizione, anche: i senatori Francesco Urraro e Vincenzo Carbone, l' assessore regionale alla Legalità e Immigrazione Mario Morcone, il presidente della Camera di Commercio di **Napoli**, Ciro Fiola, il deputato Catello Vitiello e il presidente dei parlamentari mediterranei Gennaro Migliore insieme al presidente della BCC Campania, Amedeo Manzo e al direttore di Trenitalia-FrecciaRossa, Pietro Diamantini, tutti attenti allo sviluppo economico e turistico del territorio. Il ritorno di Nauticsud organizzato Afina - Associazione Filiera Italiana della Nautica, dopo due anni di pausa forzata, si accompagna ad un momento significativo per la produttività del settore della nautica da diporto e per le immatricolazioni, con il primato della Campania che registra un fatturato in maggiore crescita rispetto ad altre regioni, secondo i dati di Confindustria (+8.5% sulla media nazionale del +7.2%). L' esposizione si svilupperà in oltre 7 padiglioni e nelle aree scoperte della Mostra d' Oltremare, per accogliere numerose novità e anteprime nazionali ed internazionali, in particolare nei segmenti dei gommoni, di barche e yacht e motori. L' accesso al Nauticsud, con green pass obbligatorio e mascherina Ffp2, avverrà da piazzale Tecchio e viale Kennedy. Dal lunedì al giovedì ingresso dalle 12.30 alle 19 mentre il venerdì, sabato e domenica, dalle 10.30 alle 20.30. Info biglietti su www.nauticsudofficial.it.



Brindisi Report

Brindisi

Cgil: "Via libera a deposito gas pregiudica il futuro del porto"

Intervento del segretario generale del sindacato, Antonio Macchia, sull'ok del ministero al progetto Edison

Il segretario generale della Cgil **Brindisi**, Antonio Macchia, esprime la sua contrarietà rispetto al via libera del ministero per la Transizione ecologica al deposito costiero di gas Gnl che sarà realizzato da Edison nel **porto** di **Brindisi**. Riportiamo di seguito il suo intervento. Il via libera del ministero per la Transizione ecologica al deposito costiero di gas Gnl rappresenta una pietra tombale sulla polifunzionalità del **porto** di **Brindisi** pregiudicando lo sviluppo di altri traffici. La Camera del lavoro di **Brindisi** non è contraria al progetto di Edison che rappresenta una occasione importante per lo scalo brindisino, ma continua a sostenere che è sbagliata la localizzazione di un insediamento di quella portata a Costa Morena est. In questo modo si rischia di compromettere il futuro dello scalo brindisino anziché rilanciarlo, alla luce dei traffici internazionali, come vera e propria base logistica del Mediterraneo, ruolo a cui potrebbe ampiamente ambire se dotata delle opportune infrastrutture. In tempi di emergenza, come questi della pandemia, con aziende in crisi, rischiamo ancora una volta di fare un passo sbagliato nella direzione del rilancio del **porto** messapico accontentandoci delle «briciole» che cadono dal tavolo: il terminale porterà a regime pochi posti di lavoro, comprometterà altri traffici come la stessa logistica che è in forte espansione proprio sullo scalo brindisino e sarà un pessimo biglietto da visita per i passeggeri che prima arrivavano e affacciandosi dalla nave vedevano carbone, ora invece vedranno i bomboloni di gas. Vogliamo accettare questo progetto che per bocca degli stessi rappresentanti della multinazionale arriva a **Brindisi** «perché negli altri porti non ha trovato posto?». Riteniamo inaccettabile che il futuro del **porto** sia fatto solo di «bettoline» che trasportano gas per rifornire le navi di nuova generazione sacrificando sull'altare del gas il resto delle potenzialità del **porto** che per la sua posizione strategica e la simbiosi con l'aeroporto, può ambire benissimo ad essere una straordinaria piastra logistica per il Mediterraneo e un **porto** passeggeri coi contro fiocchi. Il problema è quello di una mancanza di visione prospettica delle cose, di mancanza di progettazione e dell'accettazione supina di insediamenti che si pongono anche in conflitto con l'idea di sviluppo di un capoluogo che sta puntando invece moltissimo sul mare, sulla rivalutazione della costa, sul turismo di qualità. Meglio accettare quindi un insediamento calato dall'alto che non adoperarsi in progetti da finanziare con il Piano nazionale di ripresa e resilienza? E che fine ha fatto il Piano regolatore? Quando arriverà? Qual è l'idea? Nessuna bozza ci è stata ancora sottoposta, siamo curiosi di sapere che forma prenderà il nostro scalo. L'evoluzione dell'economia a livello mondiale, le tematiche ambientali e le evoluzioni dei mezzi di trasporto, fanno agevolmente



Brindisi Report

Brindisi

comprendere che **Brindisi** potrebbe divenire la più importante base logistica del Mediterraneo, oltre che un importantissimo centro della nuova tipologia di turismo che si andrà sempre più affermando (nautica da diporto, piccole navi da crociera, agriturismo), con attività pienamente ecocompatibili, e con una crescita occupazionale di diverse decine di migliaia di nuovi posti di lavoro. E' delle scorse settimane l' ok ai finanziamenti per fare dell' isola di Sant' Andrea un polo turistico, ma chi ci andrà se deve veder passare solo navi che trasportano gas? Al momento se il progetto dovesse ottenere il via libera della Regione vediamo il terminale di Edison come un «tappo sullo sviluppo del **porto**», che da **porto** del carbone diventerebbe il **porto** del gas che perderebbe la sua vocazione polifunzionale. Una idea alla quale come Cgil ci opponiamo con fermezza.

Brindisi Report

Brindisi

Ok ministero a deposito Gnl, Rossi: "Inaccettabile, ricorreremo al Tar"

Il sindaco di Brindisi contrario nel metodo e nel merito al via libero al progetto Edison nel sito di Costa Morena Est:

BRINDISI - "Non accettabile nel metodo e nel merito". Così il sindaco di **Brindisi**, Riccardo Rossi, si esprime rispetto all' autorizzazione al deposito costiero di gas Gnl in località Costa Morena Est, arrivata nella giornata odierna (venerdì 11 febbraio) dal ministero della Transizione energetica, preannunciando ricorso al Tar contro tale provvedimento. Il primo cittadino ribadisce dunque la sua contrarietà all' ubicazione del progetto Edison in quell' area del **porto** di **Brindisi**. "Con un colpo di spugna vengono superati (sostanzialmente cassati) - afferma Rossi in una nota stampa - i pareri negativi del Comune, espresso attraverso la delibera di giunta comunale, della Provincia mediante decreto del presidente e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Un metodo che mortifica la volontà degli enti locali e il parere del Cslpp e che impone ai nostri territori la localizzazione dell' impianto da parte del governo. Lo stesso governo che si è ben guardato dall' inserire nel Just Transition Fund le esigenze della città di **Brindisi** coinvolta nei processi di decarbonizzazione, negando le risorse economiche per affrontare, anche sul versante occupazionale e sociale, questo delicato tema. E invece ancora una volta alla nostra città viene imposta una logica nazionale senza l' ascolto della volontà del territorio". Rossi contesta la decisione del ministero anche "nel merito poiché questo impianto, come abbiamo più volte detto, pregiudica la funzionalità del **porto** e ne preclude lo sviluppo di attività fondamentali, come il traffico merci, in favore di un impianto dalle scarse ricadute occupazionali: non più di 30 addetti a regime. Ben altre proposte sono giunte per il nostro territorio, connesse agli impianti eolici off shore, legate alla produzione di energie rinnovabili e che, quindi, hanno ricadute sul processo di transizione energetica, oltre che occupazionali potendo prevedere circa 1500 addetti, in particolare nel settore metalmeccanico in forte sofferenza". "Il nostro territorio - prosegue il sindaco - deve potersi autodeterminare scegliendo sulla base delle ricadute e degli interessi riconosciuti dallo stesso territorio e non in funzione di quelli nazionali che molto spesso hanno mortificato la città ed hanno scarso impatto economico ed occupazionale. Per questo preannunciamo che ricorreremo in tutte le sedi giudiziarie competenti, a partire dal Tar, per opporci a questa autorizzazione. Ho anche avuto un colloquio con il governatore Michele Emiliano che condivide le nostre ragioni, ci affiancherà nel ricorso contro l' autorizzazione e negherà l' intesa Stato-Regione così come già avvenuto a Manfredonia, in connessione con le volontà del territorio". "Il segnale è che nessuno può decidere delle sorti del territorio soprattutto con logiche vecchie e metodi che da 60 anni puntualmente si ripetono", conclude Rossi.



Brindisi Report

Brindisi

Amati sul deposito Gnl a Brindisi: "Plaudo alla decisione del Ministero"

Arriva l'autorizzazione per il serbatoio costiero di gas naturale liquefatto nel porto, località Costa Morena Est. Il sindaco, Riccardo Rossi, ha già espresso la sua contrarietà

BRINDISI - "Plaudo alla decisione del ministero dell' Ambiente di autorizzare il serbatoio costiero di gas naturale liquefatto nel porto di Brindisi. Finalmente il capoluogo della mia provincia comincia a vedere investimenti compatibili con l' ambiente, riuscendo a battere punti di vista politici camuffati da pareri tecnici, come quelli del sindaco di Brindisi, con pretese di boicottaggio per far vincere, anche se in buona fede, il carbone e il petrolio. Avevo promesso che mi sarei interessato di Brindisi e colgo un ulteriore risultato derivante anche dal mio impegno". Lo dichiara il presidente della commissione Bilancio e programmazione della Regione Puglia, Fabiano Amati. "L' autorizzazione del Ministero per la costruzione e l' esercizio di un deposito costiero di Gnl per 19.500 metri cubi è il primo passo di Brindisi nella transizione energetica, all' interno di un sito come il porto che senza razionalità, discernimento e apertura mentale non potrà mai ambire alle prospettive che merita. Mi spiace che in questa vicenda il sindaco del Comune di Brindisi abbia provato a ostacolare il programma, mosso da un' impostazione ideologica no-a-tutto, finendo per usare impropriamente le attribuzioni comunali e favorendo di fatto gli insediamenti inquinanti. Non ho niente contro le persone, ovviamente, ma ostacolerò ogni programma politico che dovesse rivelarsi incoerente con la cura dell' ambiente e il progresso umano e civile di Brindisi".



Gioia Tauro Port Agency: formazione e celerità di chiamata al lavoro i 2 capisaldi

(FERPRESS) Gioia Tauro, 11 FEB Formazione e celerità di chiamata al lavoro sono i due capisaldi posti alla base del nuovo iter regolamentare che l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha adottato per assicurare un agevole funzionamento della Gioia Tauro Port Agency. L'obiettivo è quello di assicurare una maggiore possibilità di reperimento dei lavoratori iscritti al suo elenco. A tale proposito, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio Andrea Agostinelli ha consegnato il progetto FormaPort alla vicepresidente della Regione Calabria Giuseppina Princi e alla dirigente Annarita Lazzarini. Al suo interno è stato definito l'avvio di un articolato processo formativo che punti ad ampliare la professionalità dei 96 iscritti e di assicurarne la completezza delle competenze inerenti tutte le figure professionali necessarie a svolgere l'attività portuale. Si punta, quindi, a garantire un immediato impiego dei lavoratori dell'Agenzia portuale che, in questo modo, potranno essere chiamati sia dai due Terminalisti (MedCenter Terminal Container e Automar Spa) che dalle imprese portuali (ex art.16 legge 84/94) in base alle necessità lavorative richieste dall'operatività dello scalo portuale. Dal canto suo, la Regione Calabria potrebbe fornire il finanziamento affinché possano celermente essere avviati i relativi corsi di formazione. Nel contempo, per agevolare l'impiego dei lavoratori iscritti nell'elenco dell'Agenzia, l'Ufficio legale dell'Ente ha altresì modificato il relativo regolamento di chiamata al lavoro affinché vengano aumentati i margini di reclutamento. Nello specifico, l'Ente, unico azionario della Port Agency, si farà carico dello screening sanitario di base finalizzato alla individuazione di particolari limitazioni degli iscritti nonché dell'acquisto del vestiario da lavoro di tutti gli iscritti all'Agenzia portuale. Vengono così poste in essere ulteriori condizioni agevolative per andare, anche, incontro alle esigenze manifestate dalle imprese utilizzatrici affinché gli iscritti possano essere, immediatamente, reperibili senza costi aggiuntivi.



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AGENZIA PORTUALE: FORMAZIONE E REGOLAMENTO DI CHIAMATA DEI LAVORATORI

GIOIA TAURO- Formazione e celerità di chiamata al lavoro sono i due capisaldi posti alla base del nuovo iter regolamentare che l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha adottato per assicurare un agevole funzionamento della Gioia Tauro Port Agency. L'obiettivo è quello di assicurare una maggiore possibilità di reperimento dei lavoratori iscritti al suo elenco. A tale proposito, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio **Andrea Agostinelli** ha consegnato il progetto 'FormaPort' alla vicepresidente della Regione Calabria Giuseppina Princi e alla dirigente Annarita Lazzarini. Al suo interno è stato definito l'avvio di un articolato processo formativo che punti ad ampliare la professionalità dei 96 iscritti e di assicurarne la completezza delle competenze inerenti tutte le figure professionali necessarie a svolgere l'attività portuale. Si punta, quindi, a garantire un immediato impiego dei lavoratori dell'Agenzia portuale che, in questo modo, potranno essere chiamati sia dai due Terminalisti (MedCenter Terminal Container e Automar Spa) che dalle imprese portuali (ex art.16 legge 84/94) in base alle necessità lavorative richieste dall'operatività dello scalo portuale. Dal canto suo, la Regione Calabria potrebbe fornire il finanziamento affinché possano celermente essere avviati i relativi corsi di formazione. Nel contempo, per agevolare l'impiego dei lavoratori iscritti nell'elenco dell'Agenzia, l'Ufficio legale dell'Ente ha altresì modificato il relativo regolamento di chiamata al lavoro affinché vengano aumentati i margini di reclutamento. Nello specifico, l'Ente, unico azionario della Port Agency, si farà carico dello screening sanitario di base finalizzato alla individuazione di particolari limitazioni degli iscritti nonché dell'acquisto del vestiario da lavoro di tutti gli iscritti all'Agenzia portuale. Vengono così poste in essere ulteriori condizioni agevolative per andare, anche, incontro alle esigenze manifestate dalle imprese utilizzatrici affinché gli iscritti possano essere, immediatamente, reperibili senza costi aggiuntivi.



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

L' AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha adottato il regolamento di chiamata dei lavoratori portuali

L' ente si farà carico dello screening sanitario di base

L' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha adottato il nuovo regolamento di chiamata dei lavoratori della Gioia Tauro Port Agency, la società dell' ente - con 96 iscritti - che fornisce lavoro portuale temporaneo. L' AdSP ha reso noto che, per agevolare l' impiego dei lavoratori iscritti nell' elenco dell' Agenzia, l' ufficio legale dell' ente ha modificato il relativo regolamento di chiamata al lavoro affinché vengano aumentati i margini di reclutamento. Nello specifico, l' AdSP si farà carico dello screening sanitario di base finalizzato all' individuazione di particolari limitazioni degli iscritti nonché dell' acquisto del vestiario da lavoro di tutti gli iscritti all' Agenzia portuale. L' ente portuale ha evidenziato che ciò va incontro alle esigenze manifestate dalle imprese utilizzatrici affinché gli iscritti dell' Agenzia possano essere immediatamente reperibili senza costi aggiuntivi. Il presidente dell' AdSP, **Andrea Agostinelli**, ha intanto consegnato "FormaPort", il progetto di formazione dei lavoratori portuali, alla vicepresidente della Regione Calabria, Giuseppina Princi, e alla dirigente Annarita Lazzarini, documento nel quale è stato definito l' avvio di un articolato processo formativo che punti ad ampliare la professionalità dei lavoratori portuali e di assicurarne la completezza delle competenze inerenti tutte le figure professionali necessarie a svolgere l' attività portuale. A tal proposito l' ente portuale ha specificato che la Calabria potrebbe fornire il finanziamento affinché possano celermente essere avviati i relativi corsi di formazione.



AGENZIA PORTUALE: FORMAZIONE E REGOLAMENTO DI CHIAMATA DEI LAVORATORI

Formazione e celerità di chiamata al lavoro sono i due capisaldi posti alla base del nuovo iter regolamentare che l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha adottato per assicurare un agevole funzionamento della Gioia Tauro Port Agency. L'obiettivo è quello di assicurare una maggiore possibilità di reperimento dei lavoratori iscritti al suo elenco. A tale proposito, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio **Andrea Agostinelli** ha consegnato il progetto "FormaPort" alla vicepresidente della Regione Calabria Giuseppina Princi e alla dirigente Annarita Lazzarini. Al suo interno è stato definito l'avvio di un articolato processo formativo che punti ad ampliare la professionalità dei 96 iscritti e di assicurarne la completezza delle competenze inerenti tutte le figure professionali necessarie a svolgere l'attività portuale. Si punta, quindi, a garantire un immediato impiego dei lavoratori dell'Agenzia portuale che, in questo modo, potranno essere chiamati sia dai due Terminalisti (MedCenter Terminal Container e Automar Spa) che dalle imprese portuali (ex art.16 legge 84/94) in base alle necessità lavorative richieste dall'operatività dello scalo portuale. Dal canto suo, la Regione Calabria potrebbe fornire il finanziamento affinché possano celermente essere avviati i relativi corsi di formazione. Nel contempo, per agevolare l'impiego dei lavoratori iscritti nell'elenco dell'Agenzia, l'Ufficio legale dell'Ente ha altresì modificato il relativo regolamento di chiamata al lavoro affinché vengano aumentati i margini di reclutamento. Nello specifico, l'Ente, unico azionario della Port Agency, si farà carico dello screening sanitario di base finalizzato alla individuazione di particolari limitazioni degli iscritti nonché dell'acquisto del vestiario da lavoro di tutti gli iscritti all'Agenzia portuale. Vengono così poste in essere ulteriori condizioni agevolative per andare, anche, incontro alle esigenze manifestate dalle imprese utilizzatrici affinché gli iscritti possano essere, immediatamente, reperibili senza costi aggiuntivi.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Agenzia portuale, a Gioia Tauro si punta sulla formazione

Il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha consegnato il progetto "FormaPort" alla vicepresidente della Regione Calabria

Con l' obiettivo di una formazione di qualità, propedeutica per la celerità di chiamata al lavoro, il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio **Andrea Agostinelli** ha consegnato il progetto "FormaPort" alla vicepresidente della Regione Calabria Giuseppina Princi e alla dirigente Annarita Lazzarini. Al suo interno è stato definito l' avvio di un articolato processo formativo che punti ad ampliare la professionalità dei 96 iscritti e di assicurarne la completezza delle competenze inerenti tutte le figure professionali necessarie a svolgere l' attività portuale. Si punta, quindi, a garantire un immediato impiego dei lavoratori della Gioia Tauro Port Agency che, in questo modo, potranno essere chiamati sia dai due Terminalisti (MedCenter Terminal Container e Automar Spa) che dalle imprese portuali (ex art.16 legge 84/94) in base alle necessità lavorative richieste dall' operatività dello scalo portuale. Dal canto suo, la Regione Calabria potrebbe fornire il finanziamento affinché possano celermente essere avviati i relativi corsi di formazione.



Gioia Tauro: nuove regole di chiamata al lavoro

Per un agevole funzionamento della Port Agency

Redazione

GIOIA TAURO Nuove regole per la chiamata al lavoro dei portuali a Gioia Tauro. Formazione e celerità di chiamata al lavoro sono i due capisaldi posti alla base del nuovo iter regolamentare che l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio ha adottato per assicurare un agevole funzionamento della Gioia Tauro Port Agency. L'obiettivo è quello di assicurare una maggiore possibilità di reperimento dei lavoratori iscritti al suo elenco. A tale proposito, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio Andrea Agostinelli ha consegnato il progetto FormaPort alla vicepresidente della Regione Calabria Giuseppina Princi e alla dirigente Annarita Lazzarini. Al suo interno è stato definito l'avvio di un articolato processo formativo che punti ad ampliare la professionalità dei 96 iscritti e di assicurarne la completezza delle competenze inerenti tutte le figure professionali necessarie a svolgere l'attività portuale. Si punta, quindi, a garantire un immediato impiego dei lavoratori dell'Agenzia portuale che, in questo modo, grazie alle nuove regole, potranno essere chiamati sia dai due Terminalisti (MedCenter Terminal Container e Automar Spa) che dalle imprese portuali (ex art.16 legge 84/94) in base alle necessità lavorative richieste dall'operatività dello scalo portuale. Dal canto suo, la Regione Calabria potrebbe fornire il finanziamento affinché possano celermente essere avviati i relativi corsi di formazione. Nel contempo, per agevolare l'impiego dei lavoratori iscritti nell'elenco dell'Agenzia, l'Ufficio legale dell'Ente ha altresì modificato il relativo regolamento di chiamata al lavoro affinché vengano aumentati i margini di reclutamento. Nello specifico, l'Ente, unico azionario della Port Agency, si farà carico dello screening sanitario di base finalizzato alla individuazione di particolari limitazioni degli iscritti nonché dell'acquisto del vestiario da lavoro di tutti gli iscritti all'Agenzia portuale. Vengono così poste in essere ulteriori condizioni agevolative per andare, anche, incontro alle esigenze manifestate dalle imprese utilizzatrici affinché gli iscritti possano essere, immediatamente, reperibili senza costi aggiuntivi.



Formazione e celerità dei lavoratori iscritti alla Port Agency

Agostinelli consegna il progetto 'FormaPort' alla Regione Calabria

Redazione Seareporter.it

Gioia Tauro, febbraio 2022 - Formazione e celerità di chiamata al lavoro sono i due capisaldi posti alla base del nuovo iter regolamentare che l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha adottato per assicurare un agevole funzionamento della Gioia Tauro Port Agency. L'obiettivo è quello di assicurare una maggiore possibilità di reperimento dei lavoratori iscritti al suo elenco. A tale proposito, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio **Andrea Agostinelli** ha consegnato il progetto 'FormaPort' alla vicepresidente della Regione Calabria Giuseppina Princi e alla dirigente Annarita Lazzarini. Al suo interno è stato definito l'avvio di un articolato processo formativo che punti ad ampliare la professionalità dei 96 iscritti e di assicurarne la completezza delle competenze inerenti tutte le figure professionali necessarie a svolgere l'attività portuale. Si punta, quindi, a garantire un immediato impiego dei lavoratori dell'Agenzia portuale che, in questo modo, potranno essere chiamati sia dai due Terminalisti (MedCenter Terminal Container e Automar Spa) che dalle imprese portuali (ex art.16 legge 84/94) in base alle necessità lavorative richieste dall'operatività dello scalo portuale. Dal canto suo, la Regione Calabria potrebbe fornire il finanziamento affinché possano celermente essere avviati i relativi corsi di formazione. Nel contempo, per agevolare l'impiego dei lavoratori iscritti nell'elenco dell'Agenzia, l'Ufficio legale dell'Ente ha altresì modificato il relativo regolamento di chiamata al lavoro affinché vengano aumentati i margini di reclutamento. Nello specifico, l'Ente, unico azionario della Port Agency, si farà carico dello screening sanitario di base finalizzato alla individuazione di particolari limitazioni degli iscritti nonché dell'acquisto del vestiario da lavoro di tutti gli iscritti all'Agenzia portuale. Vengono così poste in essere ulteriori condizioni agevolative per andare, anche, incontro alle esigenze manifestate dalle imprese utilizzatrici affinché gli iscritti possano essere, immediatamente, reperibili senza costi aggiuntivi.



Gioia Tauro, nuovo iter per la chiamata dei lavoratori. Il progetto "Formaport" entra nel vivo

L' iniziativa dell' AdSP punta ad ampliare le professionalità dei 96 iscritti alla lista della Gioia Tauro Port Agency

Redazione

Gioia Tauro - Dall' Authority è stato definito l' avvio di un 'articolato processo formativo' che punti ad ampliare la professionalità dei 96 iscritti alla lista della Gioia Tauro Port Agency e di assicurarne le competenze utili per un 'immediato impiego' sia da parte di due terminalisti (MedCenter Terminal Container e Automar Spa) che da parte delle imprese portuali (ex art.16 legge 84/94) in base alle necessità lavorative richieste dall' operatività dello scalo portuale. L' iniziativa fa parte del progetto 'FormaPort' che il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio **Andrea Agostinelli** ha consegnato alla vicepresidente della Regione Calabria Giuseppina Princi e alla dirigente Annarita Lazzarini. Dal canto suo, la Regione Calabria potrebbe fornire il finanziamento affinché possano celermente essere avviati i relativi corsi di formazione. Nel contempo, per agevolare l' impiego dei lavoratori iscritti nell' elenco dell' Agenzia, l' Ufficio legale dell' Ente ha altresì modificato il relativo regolamento di chiamata al lavoro affinché vengano aumentati i margini di reclutamento. Nello specifico, l' ente, unico azionario della Port Agency , si farà carico dello screening sanitario di base finalizzato alla individuazione di particolari limitazioni degli iscritti nonché dell' acquisto del vestiario da lavoro di tutti gli iscritti all' Agenzia portuale. 'Vengono così poste in essere ulteriori condizioni agevolative per andare, anche, incontro alle esigenze manifestate dalle imprese utilizzatrici affinché gli iscritti possano essere, immediatamente, reperibili senza costi aggiuntivi', sottolinea l' AdSP in una nota.



The screenshot shows the ShipMag website interface. At the top, there is a navigation bar with a 'MENU' icon, the 'ShipMag' logo, and a 'CERCA' (Search) button. Below the navigation bar, there is a horizontal menu with categories: 'Crociere', 'Cargo', 'Cantieri&Difesa', 'Yacht', 'Porti', 'Logistica', 'Green&Tech', and a language selector 'IT'. The main content area features a large headline: 'Gioia Tauro, nuovo iter per la chiamata dei lavoratori. Il progetto "Formaport" entra nel vivo'. To the left of the headline, there are two small green tags: 'LAVORO' and 'FORM'. Below the headline, the date '11 FEBBRAIO 2022' and the source 'Redazione' are displayed.

Sicilia e Sardegna si alleano in nome della cultura, Monumenti aperti e Le Vie dei Tesori

ACCORDO DI COLLABORAZIONE TRA LE DUE ISOLE

Redazione

Uno è il più grande circuito di valorizzazione del patrimonio culturale in Sicilia , nato nel 2006 e oggi presente in venti città e in 60 borghi dell'Isola (con uno spin off in Lombardia, a Mantova), l'altra è la più grande festa dei monumenti della Sardegna , una storia cominciata nel 1997 e oggi diffusa in tutto il suo territorio e con innesti in altre regioni d'Italia, dall'Emilia alla Lombardia, dalla Puglia a Roma. Insieme, hanno siglato un'alleanza che pone le premesse di una valorizzazione congiunta delle due più grandi Isole del Mediterraneo , con ricadute in ambito culturale, turistico, economico . Le due organizzazioni condividono la stessa mission e la stessa origine: una nascita dal basso voluta da giovani professionisti innamorati della propria terra. L'intesa tra le due Isole Primo obiettivo, quello di scambiarsi le esperienze nei reciproci territori, con un'esportazione di iniziative del Festival Le Vie dei Tesori in Sardegna, e dell'importazione di progetti di Monumenti aperti in Sicilia . Poi altri progetti comuni, come scambio di pubblici, manifestazioni e promozione congiunte, progetti in altre regioni italiane per portare in tutto il Paese l'idea del patrimonio come leva di inclusione e di coesione sociale e di crescita civile della comunità. Le due organizzazioni sono state entrambe insignite della medaglia di rappresentanza del Presidente della Repubblica . Le due organizzazioni Monumenti aperti ha vinto inoltre nel 2018 il Premio dell'Unione Europea per il Patrimonio Culturale/Europa Nostra Awards, assegnato a Berlino, su 160 candidature presentate da organizzazioni provenienti da 31 paesi di tutta Europa. Le Vie dei Tesori è stata invece tra le pochissime manifestazioni che si è svolta in Italia in presenza anche nel 2020 attanagliato dal Covid, e si è classificata l'anno scorso prima tra decine di candidature, al Premio Cultura + Impresa, il più importante riconoscimento italiano dedicato ai progetti nati dall'alleanza tra istituzioni culturali e mondo produttivo. Il gemellaggio culturale Le due organizzazioni sono state presenti alle ultime edizioni dei reciproci Festival, che quest'anno si sono svolte entrambe a ottobre (Monumenti aperti ha spostato a causa del Covid le sue tradizionali date di maggio). La delegazione siciliana ha fatto tappa a Cagliari , per un itinerario inconsueto che ha attraversato alcuni dei luoghi aperti alle visite e raccontati dai ragazzi delle scuole, a partire dal nuovo Parco Nervi, realizzato con percorsi pedonali, ciclabili e naturalistici dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna intorno all'immenso riquadrificato Padiglione Nervi, realizzato tra il 1955 e il 1958 per potenziare il trasporto del sale prodotto nella salina di Molentargius, e oggi imponente esempio di archeologia industriale. E poi visite all'immenso mercato del pesce della città, il più grande d'Europa dopo quello di Barcellona; al curioso museo delle Ferrovie sarde, con gli arredi dedicati alla carrozza del re di Vittorio Emanuele III; tra i viali alberati della città percorsi da autobus ecologici (l'azienda di



Blog Sicilia

Cagliari

trasporto pubblico di Cagliari è tra le prime in Italia per sostenibilità e performance); alla magnifica spiaggia del Poetto, con i suoi fenicotteri. Una delegazione sarda ha ricambiato la visita subito dopo a Palermo , durante un weekend del Festival che ha attraversato centinaia di luoghi tra visite guidate e passeggiate. Cultura Crea, disponibili 50 mln per imprese turismo-cultura C'è la storia di Caterina Santarcangelo che, in provincia di Matera, sfrutta la tecnologia dei droni per fornire servizi di valorizzazione del territorio lucano; o quella di Emilia Petruccelli, che a Napoli punta sul design d'autore per narrare il patrimonio culturale e il contesto urbano. Storie tutte al femminile di giovani imprenditrici che hanno puntato su Cultura Crea per cambiare la loro vita e quella del territorio in cui vivono e lavorano. A raccontarle Invitalia , la spa partecipata al 100% dal ministero dell'economia, annunciando che sono ancora disponibili 50 milioni di euro per Cultura Crea, l'incentivo che sostiene la nascita e la crescita di imprese e iniziative no profit nel settore turistico-culturale. Con Cultura Crea, Invitalia ha del resto già finanziato oltre 350 nuove imprese, che puntano a valorizzare le risorse culturali delle 5 regioni del Sud Italia (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia). Invitalia ha già finanziato oltre 350 imprese in regioni Sud Promosso dal ministero della Cultura (Mic) e gestito da Invitalia in attuazione del PON FESR Cultura e Sviluppo 2014-2020 (Asse Prioritario II), Cultura Crea offre contributi a fondo perduto e mutuo agevolato (entrambi fino al 40% della spesa e fino al 45% per le donne e i giovani) per startup, imprese consolidate, imprese sociali o reti d'impresa. Al top la Campania, che assorbe il 35% delle imprese ammesse, oltre che delle risorse già erogate, che in tutto ammontano ad oltre 35 milioni di euro; segue la Sicilia, seconda regione più attiva, a cui da poche settimane è stata estesa la possibilità di finanziare lo sviluppo di imprese già consolidate. Tra i vantaggi e i punti di forza dell'incentivo Cultura Crea, viene ricordato, anche un contributo per il capitale circolante pari al 50% delle spese di investimento sono agevolabili le opere murarie, nella misura del 15% del programma complessivamente ammesso l'impresa può fare riferimento a uno o più attrattori culturali che siano collegati all'attività svolta e non solo al territorio in cui si opera è disponibile, su richiesta, un servizio di tutoring per lo startup di impresa, fino a un valore massimo di 10.000 euro

Articoli correlati

Le Vie dei Tesori in trasferta, Sicilia e Sardegna insieme per valorizzare il loro patrimonio

Firmata un' alleanza tra Le Vie dei Tesori e Monumenti aperti. Le due più grandi organizzazioni presenti nelle due Isole si federano per obiettivi comuni

L' uno è il più grande circuito di valorizzazione del patrimonio culturale in Sicilia, nato nel 2006 e oggi presente in venti città e in 60 borghi dell' Isola (con uno spin off in Lombardia, a Mantova), l' altra è la più grande festa dei monumenti della Sardegna, una storia cominciata nel 1997 e oggi diffusa in tutto il suo territorio e con innesti in altre regioni d' Italia, dall' Emilia alla Lombardia, dalla Puglia a Roma. Insieme, hanno siglato un' alleanza che pone le premesse di una valorizzazione congiunta delle due più grandi Isole del Mediterraneo, con ricadute in ambito culturale, turistico, economico. Due isole con storie diverse, Sicilia e Sardegna, cinque milioni di abitanti l' una, poco più di un milione e mezzo l' altra, una forte identità territoriale, patrimoni storici e naturalistici straordinari. Le due organizzazioni condividono la stessa mission e la stessa origine: una nascita "dal basso" voluta da giovani professionisti innamorati della propria terra. Primo obiettivo, quello di scambiarsi le esperienze nei reciproci territori, con un' esportazione di iniziative del Festival Le Vie dei Tesori in Sardegna, e dell' importazione di progetti di Monumenti aperti in Sicilia. Poi altri progetti comuni, come scambio di pubblici, manifestazioni e promozione congiunte, progetti in altre regioni italiane per portare in tutto il Paese l' idea del patrimonio come leva di inclusione e di coesione sociale e di crescita civile della comunità. Anni importanti e di crescita, questi, nonostante la pandemia, per le due organizzazioni, entrambe insignite da molti anni della medaglia di rappresentanza del Presidente della Repubblica. Monumenti aperti ha vinto nel 2018 il Premio dell' Unione Europea per il Patrimonio Culturale/Europa Nostra Awards, assegnato a Berlino, su 160 candidature presentate da organizzazioni provenienti da 31 paesi di tutta Europa. Le Vie dei Tesori è stata tra le pochissime manifestazioni che si è svolta in Italia in presenza anche nel 2020 attanagliato dal Covid, e si è classificata l' anno scorso prima tra decine di candidature, al Premio Cultura + Impresa, il più importante riconoscimento italiano dedicato ai progetti nati dall' alleanza tra istituzioni culturali e mondo produttivo. Le due organizzazioni sono state presenti alle ultime edizioni dei reciproci Festival, che quest' anno si sono svolte entrambe a ottobre (Monumenti aperti ha spostato a causa del Covid le sue tradizionali date di maggio). La delegazione siciliana ha fatto tappa a Cagliari, per un itinerario inconsueto che ha attraversato alcuni dei luoghi aperti alle visite e raccontati dai ragazzi delle scuole, a partire dal nuovo Parco Nervi, realizzato con percorsi pedonali, ciclabili e naturalistici dall' **Autorità** di **Sistema portuale** del Mare di Sardegna intorno all' immenso riquadrato Padiglione Nervi, realizzato tra il 1955 e il 1958 per potenziare il trasporto del sale prodotto nella salina di Molentargius, e



Palermo Today

Cagliari

oggi imponente esempio di archeologia industriale. E poi visite all' immenso mercato del pesce della città, il più grande d' Europa dopo quello di Barcellona; al curioso museo delle Ferrovie sarde, con gli arredi dedicati alla carrozza del re di Vittorio Emanuele III; tra i viali alberati della città percorsi da autobus ecologici (l' azienda di trasporto pubblico di Cagliari è tra le prime in Italia per sostenibilità e performance); alla magnifica spiaggia del Poetto, con i suoi fenicotteri. Una delegazione sarda ha "ricambiato la visita" subito dopo a Palermo, durante un weekend del Festival che ha attraversato centinaia di luoghi tra visite guidate e passeggiate.

Fermato autotrasportatore maltese con oltre 115mila euro

Militari del Comando Provinciale della Guardia di Finanza e funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nel corso di un controllo volto al monitoraggio delle merci e delle persone in procinto di entrare nel territorio nazionale, hanno individuato nel porto di Catania un autotrasportatore di nazionalità maltese che portava illecitamente al seguito denaro contante per un ammontare pari a 115.361,00 Euro. In particolare, i Finanziari del II Gruppo di Catania, quotidianamente impegnati nei servizi di vigilanza doganale presso il Porto del capoluogo, hanno fermato una motrice appena scesa dalla motonave proveniente dall' Isola dei Cavalieri. Nel corso della consueta intervista che i militari effettuano con i passeggeri o gli autotrasportatori che giungono in Italia, finalizzata a raccogliere ogni utile informazione per valutare le ragioni del loro viaggio, il 47enne maltese che guidava il mezzo ha fornito risposte confuse e manifestato segni di agitazione. Insospettitisi, gli operanti hanno quindi proceduto ad un' accurata ispezione della motrice, nel corso della quale è stata rinvenuta una borsa, abilmente occultata tra le paratie della cabina, contenente l' ingente quantitativo di banconote. In assenza della preventiva dichiarazione, obbligatoria per tutti coloro che portano al seguito denaro contante oltre la soglia consentita dei 10.000 Euro, il conducente del mezzo si è reso responsabile di una violazione amministrativa per illecita importazione di valuta. Come previsto dalla normativa di riferimento, i militari della Guardia di Finanza e i funzionari doganali hanno quindi proceduto al sequestro di 52.680,50 Euro, ovvero la metà della somma eccedente i limiti di legge. La quota di denaro cautelato è garanzia del pagamento da parte del trasgressore della sanzione che sarà poi comminata dal Ministero dell' Economia e delle Finanze. La suddetta attività è da inquadrarsi nel più ampio contesto di controlli di natura doganale e finanziaria, esercitati congiuntamente dai Militari del Corpo e dai Funzionari dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli, volti a contrastare l' illecita movimentazione di valuta e, conseguentemente, permettere di accertare altri comportamenti criminali quali, ad esempio, l' evasione fiscale, la produzione e commercializzazione di merci contraffatte, il riciclaggio.



Blog Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Green pass base per viaggi da e per le isole minori, dal Senato ok a emendamento del M5S

I DEPUTATI E SENATORI SICILIANI DEL M5S: "UNA NORMA DI BUON SENSO"

Redazione

'Grazie ad un emendamento a prima firma di Pietro Loreface, fortemente voluto dai parlamentari siciliani del Movimento 5 Stelle e approvato ieri sera in Senato, l' utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico terrestri, marittimi e aerei per gli spostamenti tra la Sicilia, la Sardegna, le isole minori ed il resto del territorio italiano sarà consentito ai soggetti in possesso del Green Pass Base e dunque anche a chi possieda la certificazione da test antigenico". Lo dichiarano in una nota i deputati e senatori siciliani del Movimento 5 Stelle. "Una norma di buon senso" Prosegue la nota: "Non sarà più richiesto il Green Pass rafforzato. Una norma di buon senso che i cittadini delle isole attendevano. La condizione di insularità è peculiarità, oggettiva, che giustifica questa deroga. Un isolano non ha alcuna possibilità di mezzi privati alternativi che consentano l' ingresso e l' uscita dalle isole. La circostanza era stata peraltro già evidenziata ed affrontata con ordinanze dei Presidenti di Regione che dovevano al più presto trovare una cornice in una norma primaria di sistema". La tutela della salute e la continuità territoriale Concludono i deputati e senatori del M5S: "La soluzione proposta coniuga la tutela della salute dei cittadini che utilizzano i mezzi di trasporto pubblico con l' esigenza di garantire la continuità territoriale. La norma entrerà in vigore con la prossima approvazione definitiva del testo alla Camera dei Deputati". Senatrice Lupo: "Il vecchio schema risultava discriminatorio" "Da cittadina che si muove spesso tra Roma e la Sicilia, ritengo che sia un risultato importante essere passati al green pass base per chi si muove in aereo o con altri mezzi di trasporto dalle isole o verso di esse. Al di là di tutto, come Movimento 5 Stelle in questi due anni di pandemia abbiamo sempre cercato di spingere per scelte di buon senso. E' chiaro che per siciliani e sardi il vecchio schema risultava discriminatorio sul fronte degli spostamenti, in quanto risulta il mezzo più rapido e sicuro avendo il mare che li separa dalla penisola. Per questo motivo il Parlamento ha ritenuto opportuno superare il parere negativo del Governo. Personalmente continuo a credere che il vaccino sia il miglior "pass" in questi casi, però con l' emendamento di ieri si è messa fine a una stortura soprattutto per chi ha necessità di cure che nelle isole non è possibile ricevere". Così in una nota la senatrice Giulia Lupo (M5s), componente della commissione Trasporti a Palazzo Madama. Il sindaco di **Messina** aveva fatto lo sciopero della fame contro il super green pass A metà gennaio, il sindaco di **Messina**, Cateno De Luca , dopo aver occupato simbolicamente il molo San Francesco, aveva iniziato lo sciopero della fame contro il super green pass applicato in maniera rigida per chi deve attraversare lo Stretto di **Messina**. Una norma che secondo De Luca non garantisce la continuità territoriale.

BlogSicilia PALERMO CATANIA SIRACUSA CROCIATA POLITICA FOOD ECONOMIA RESTO AL SUD OLTRE LO

BlogSicilia PALERMO POLITICA

Green pass base per viaggi da e per le isole minori, dal Senato ok a emendamento del M5S

I DEPUTATI E SENATORI SICILIANI DEL M5S: "UNA NORMA DI BUON SENSO"



Blog Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Collegamenti con le isole minori, "Troppi disservizi, è inaccettabile"

ROBERTA SCHILLACI (M5S) PRESENTA INTERROGAZIONE ALL'ARS

Redazione

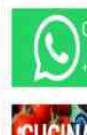
'Troppi e inaccettabili i disservizi nei collegamenti con le isole minori, la Regione vigili, come previsto, sul rispetto dei termini della convenzione tra lo Stato e la Società di Navigazione Siciliana, verifichi l' idoneità della navi usate per i collegamenti, l' esistenza di pulizia e condizioni igieniche adeguate a bordo, controlli la programmazione dei lavori di manutenzione dei mezzi e applichi le eventuali penali previste'. È questo, in sintesi, il succo di un' interrogazione depositata all' Ars dalla deputata regionale 5 stelle Roberta Schillaci, alla luce dei frequenti disservizi nei collegamenti con le isole minori registrati negli ultimi tempi. Disservizi che hanno portato alle proteste dei passeggeri, e numerosi sindaci delle piccole isole a lamentarsi con le istituzioni regionali e col ministero delle Infrastrutture per il mancato rispetto degli orari delle tratte, mentre i sindacati hanno più volte diffidato la Regione ad adempiere al proprio obbligo di vigilanza sulla convenzione. "Disservizi continuano a ripetersi, situazione non più tollerabile" "La situazione - dice la deputata - non è più tollerabile. I disservizi continuano a ripetersi con inaccettabile frequenza. Ci giungono continue lamentele per gravi carenze igieniche a bordo delle navi e per servizi non adeguati agli standard previsti dalla convenzione tra ministero e SNS. Spesso, ad esempio, vengono impiegati mezzi di riserva non adeguati e non previsti dalla convenzione, e mezzi che raggiungono una velocità inferiore ai parametri stabiliti. È successo, più volte in passato e succede attualmente nel collegamento Ustica-Palermo e nel collegamento con le isole Eolie. Alla Regione, secondo quanto previsto dalla convenzione, spetta la vigilanza sul rispetto degli obblighi assunti dalla SNS e la verifica dell' idoneità delle navi usate per i collegamenti. Pretendiamo che lo faccia". Racconta Schillaci: "A riprova dei disservizi verificatisi in passato c' è la penale di 95 mila euro applicata dal dipartimento regionale delle Infrastrutture e Mobilità per la mancata continuità, per manutenzione, del servizio sulla linea statale ex Siremar **Porto** Empedocle- Lampedusa e Linosa dal 17 agosto al 7 settembre scorsi. A questo provvedimento la SNS si è opposta con ricorso al Tar. Vorrei sapere se la Regione si sia opposta a tale ricorso. Cosa che ho chiesto, tra le altre cose, nel mio atto parlamentare. Come mi farebbe piacere sapere, e l' ho chiesto nell' interrogazione, se la Regione ha autorizzato, come previsto dalla convenzione, il noleggio a terzi delle navi Antonello da Messina e Vesta, attualmente impiegate nella linea Piombino-Portoferraio e dunque sottratte alla flotta impiegata nei collegamenti con le isole minori". "Convenzione presenta numerose criticità" Per Roberta Schillaci alcuni problemi derivano anche dalla formulazione della convenzione. 'La convenzione - dice - presenta numerose criticità, che esonerano la società dal rispetto di quanto concordato, tra queste l' aver inserito le avarie tecniche tra le cause di forza maggiore, cosa che non ho riscontrato

BlogSicilia PALERMO CATANIA SIRACUSA CROCIATA POLITICA FOOD ECONOMIA RESTO AL SOLO OLTRE LO

BlogSicilia PALERMO POLITICA

Collegamenti con le isole minori, "Troppi disservizi, è inaccettabile"

ROBERTA SCHILLACI (M5S) PRESENTA INTERROGAZIONE ALL'ARS



Blog Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

in convenzioni simili in altre parti d' Italia. Non sono previsti, inoltre un referente per le problematiche inerenti al servizio, e un comitato tecnico per la gestione del contratto formato da due componenti della società e due della Regione. Sarebbe necessaria, infine, una maggiore specificità delle linee e dei mezzi per ogni linea ai sensi del DPR 501/1979'. Vicenda sbarcata alla Camera con l' interrogazione del deputato Ficara Della questione dei disservizi sui collegamenti con le isole minori si è occupato anche il deputato nazionale 5 Stelle Paolo Ficara, con una interrogazione alla Camera, in seguito alla quale il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili ha chiesto chiarimenti e interventi alla Regione. "Sono trascorsi sette mesi - dice Ficara - dall' annuncio del governo di voler approfondire alcuni passaggi della convenzione che regola il servizio di collegamento marittimo con le isole minori. Sto predisponendo una nuova interrogazione parlamentare per verificare, in commissione Trasporti, a che punto sia la revisione dei punti critici di cui si era discusso lo scorso luglio. Purtroppo proseguono i disservizi, tanto da rischiare di compromettere un servizio essenziale per i cittadini. Bene che il governo si sia finalmente attivato e che la Regione abbia risposto sull' attività di vigilanza esercitata nel quinquennio 2016-2021. È evidente a tutti che la continuità territoriale con le isole minori non può essere garantita senza un efficace servizio di collegamento marittimo".

Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Nel 2021 i porti di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni hanno movimentato 30 milioni di tonnellate di merci

Volume analogo quello movimentato nel 2019

Lo scorso anno i porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto hanno movimentato circa 30 milioni di tonnellate di merci, volume che rappresenta una ripresa del +14% circa rispetto al traffico realizzato nel 2020 dagli scali portuali di Messina, Milazzo, Reggio Calabria e Villa San Giovanni ed è analogo al traffico di poco meno di 30 milioni di carichi totalizzato nell'anno pre-pandemia del 2019. L'AdSP ha reso noto che nel 2021 il solo traffico delle merci varie, pari ad oltre 14 milioni di tonnellate di carichi per la quasi totalità costituiti da rotabili, ha registrato un aumento del +25% sull'anno precedente e di quasi il +17% rispetto al 2019. Lo scorso anno il numero dei rotabili trasportati ha superato i due milioni di unità rispetto a 1,65 milioni nel 2020 e a 1,75 milioni nel 2019. In aumento anche le merci solide alla rinfusa, in particolare semilavorati e prodotti finiti in acciaio, che con un totale di 380mila tonnellate hanno segnato incrementi di oltre il +90% rispetto ai dati del 2019 e del 2020. In leggera flessione, invece, i prodotti petroliferi che si sono attestati a circa 15,2 milioni di tonnellate con una riduzione di circa il -15% rispetto al dato del 2019. Quanto al traffico dei passeggeri, l'ente portuale ha evidenziato che l'emergenza sanitaria per la pandemia di coronavirus ha comportato una forte riduzione dei traffici nel 2020, frutto del lungo periodo di lockdown e delle limitazioni allo spostamento tra le regioni, con un numero di passeggeri trasportati passati da 22,5 milioni di unità circa del 2019 a 13,7 milioni nell'anno successivo, mentre nel 2021 si è attestato a 16,5 milioni di passeggeri, con un incremento del +20% circa sul 2020 ma con una diminuzione di circa il -25% rispetto al 2019. Lo scorso anno il traffico crocieristico è stato di circa 160mila passeggeri rispetto a 20mila nel 2020 e a 423mila nel 2019. L'AdSP ha annunciato che, in quest'ultimo comparto, nel 2022 sono attesi 217 scali di navi da crociera, a fronte dei 170 del 2019, con un numero previsto di passeggeri pari a circa 605mila unità. «L'emergenza da Covid-19 - ha commentato il presidente dell'AdSP, **Mario Mega** - nel 2020 ha segnato riduzioni importanti del traffico di passeggeri nei nostri porti che per fortuna cominciano ad essere riassorbite con trend che lasciano prevedere un ritorno alle condizioni di pre-crisi entro questo anno. Nessun problema invece per il traffico merci su rotabili, in costante crescita, che conferma l'efficienza di un sistema di traghettamento sullo Stretto e per le Isole Eolie che, nonostante necessità di importanti interventi per aumentare la qualità dei servizi agli utenti, riesce comunque ad assicurare performance operative elevate».



Porti dello Stretto: traffici merci su rotabili e di rinfuse solide trainano la ripresa del dopo pandemia

Anche il traffico crocieristico è in ripresa nel 2021 ma ancora fortemente al di sotto del numero di passeggeri transitati nel 2019

Redazione

Messina - Il 2021 segna una netta ripresa per i porti dell' AdSP dello Stretto , Messina Milazzo Villa San Giovanni e Reggio Calabria , con segmenti che hanno registrato un forte rimbalzo tornando a valori ben maggiori di quelli del 2019 prima dell' insorgere della emergenza sanitaria da COVID-19. Il dato più significativo è quello delle merci varie in colli trasportate con i traghetti sui mezzi rotabili che assommano a oltre 14.000.000 tonnellate con un aumento di quasi il 17% rispetto al dato 2019 e del 25% rispetto al 2020. Questo aumento delle merci, fa notare l' Authority, è frutto di un corrispondente incremento del numero dei rotabili trasportati che sono passati da 1.750.000 unità circa del 2019 a 1.650.000 circa del 2020 per superare i 2.000.000 di unità nel 2021. In aumento anche le merci solide alla rinfusa , in particolare semilavorati e prodotti finiti in acciaio, che raggiungono nel 2021 la significativa quantità di 380.000 tonnellate con un aumento di oltre il 90% rispetto al dato del 2019 e del 2020. In leggera flessione , invece, i prodotti petroliferi che si attestano al 2021 a circa 15.200.000 tonnellate con una riduzione di circa il 15% rispetto al dato del 2019. Complessivamente si registra, quindi, un quantitativo di merci trasportate nel 2021 , pari a circa 30.000.000 di tonnellate, che ritorna sui valori del 2019 dopo una flessione di circa il 12% registrata nel 2020. Per quanto riguarda i passeggeri l' emergenza sanitaria ha comportato una forte riduzione dei traffici nel 2020, frutto del lungo periodo di lockdown e delle limitazioni allo spostamento tra le regioni, con un numero di passeggeri trasportati passati da 22.500.000 unità circa del 2019 a 13.700.000. Nel 2021 il dato, con un trend di risalita confermato anche nei primi mesi del 2022, si è assestato a 16.500.000 con un incremento del 20% circa rispetto al 2020 ma ancora con una riduzione di circa il 25% rispetto al 2019. Anche il dato del traffico crocieristico registra nel 2021 un numero di passeggeri pari a circa 160.000 unità in aumento rispetto alle appena 20.000 del 2020 ma ancora fortemente al di sotto del numero di passeggeri transitati nel 2019 pari a 423.000 unità. In questo settore appare interessante in numero degli scali di navi da crociera previsti nel 2022, all' attualità pari a 217 navi, a fronte del numero di scali registrati nel 2020, pari a 19 navi, in crescita rispetto al dato del 2019, pari a 170 navi, con un numero previsto di passeggeri pari a circa 605.000 unità. 'L' emergenza da Covid-19 nel 2020 ha segnato riduzioni importanti del traffico di passeggeri nei nostri porti che per fortuna cominciano ad essere riassorbite con trend che lasciano prevedere un ritorno alle condizioni di precrisi entro questo anno - dichiara il presidente **Mario Mega** -. Nessun problema invece per il traffico merci su rotabili, in costante crescita, che conferma l' efficienza di un sistema di traghettamento



Ship Mag

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

sullo Stretto e per le Isole Eolie che, nonostante necessiti di importanti interventi per aumentare la qualità dei servizi agli utenti, riesce comunque ad assicurare performance operative elevate.'

Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

A vuoto il secondo assalto di Caronte & Tourist al rimorchio nello Stretto

La società è uscita sconfitta al Tar sull'ordinanza con cui lo scorso luglio la Capitaneria di Porto ha rimodulato le tariffe del servizio di rimorchio in prontezza operativa nel porto di Messina

Dopo il recente tentativo rivelatosi vano di stravolgere a monte l'assetto amministrativo che disciplina il rimorchio nello Stretto di **Messina**, Caronte&Tourist ha dovuto incassare un'altra sconfitta in tribunale su un aspetto più specifico del servizio prestato da Rimorchiatori Augusta, società parte del gruppo genovese Rimorchiatori Riuniti). Il Tar - sezione staccata di Catania, infatti, con un' articolata sentenza ha dichiarato in parte inammissibile e in parte ha rigettato il ricorso della compagnia delle famiglie Franza e Matacena che aveva ad oggetto l'ordinanza con cui lo scorso luglio la Capitaneria di **Porto** ha rimodulato le tariffe del servizio di rimorchio in prontezza operativa nel **porto** di **Messina** (quella cioè che copre l'obbligo per la concessionaria di tenere approntato in stand by un rimorchiatore da utilizzarsi in caso di emergenza), determinando un aumento del 6,82%. L'ordinanza, ha sottolineato il Tar, non ha fatto che 'aggiornare' un atto del 2003 con cui l'Autorità Marittima aveva stabilito le modalità di ripartizione, per fasce di tonnellaggio, delle diverse tariffe, sicché, dal momento che Caronte non ha impugnato quell'atto, l'eccezione di inammissibilità sollevata da Rimorchiatori Riuniti è stata accolta per tre dei sei motivi di ricorso. E la mancata impugnazione è stata decisiva anche per rigettare l'eccezione di un supposto difetto d'istruttoria che, secondo il Tar, avrebbe semmai dovuto imputarsi all'atto del 2003. Rigettati i residui motivi di ricorso. Nel primo caso il Tar ha smontato la tesi di un difetto di comunicazione di avvio del procedimento lamentato da Caronte. Il secondo, che imputava alla Capitaneria di aver assunto l'ordinanza sulla tariffa di prontezza operativa con provvedimento autonomo rispetto a quelli relativi alle altre tariffe, in difformità a quanto previsto da un regolamento sperimentale adottato nel 2017, è stato rigettato perché, ha spiegato il Tar, tale sperimentazione aveva durata biennale. Probabile ad ogni modo che l'ormai pluriennale battaglia ingaggiata da Caronte & Tourist contro gli assetti vigenti nei servizi tecnico nautici, e in particolare nel rimorchio, non sia finita qui: la sentenza, fra le altre cose, ha rivelato, infatti, come sul parallelo ricorso summenzionato, l'armatore abbia proposto appello, tutt'ora pendente. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



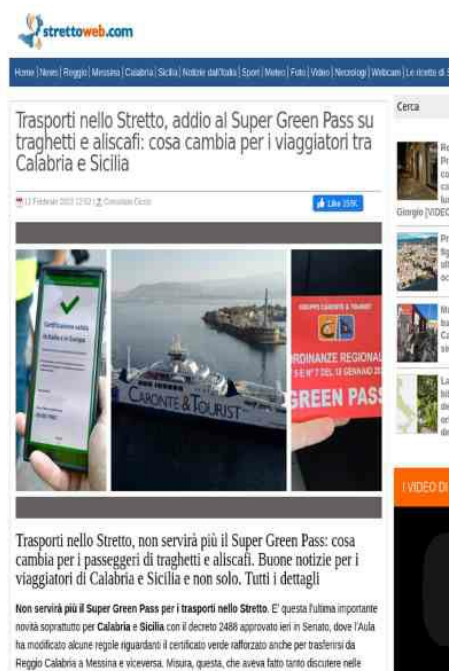
Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Trasporti nello Stretto, addio al Super Green Pass su traghetti e aliscafi: cosa cambia per i viaggiatori tra Calabria e Sicilia

Trasporti nello Stretto, non servirà più il Super Green Pass: cosa cambia per i passeggeri di traghetti e aliscafi. Buone notizie per i viaggiatori di Calabria e Sicilia e non solo. Tutti i dettagli

Non servirà più il Super Green Pass per i trasporti nello Stretto. E' questa l'ultima importante novità soprattutto per Calabria e Sicilia con il decreto 2488 approvato ieri in Senato, dove l'Aula ha modificato alcune regole riguardanti il certificato verde rafforzato anche per trasferirsi da Reggio Calabria a **Messina** e viceversa. Misura, questa, che aveva fatto tanto discutere nelle scorse settimane perché considerata "discriminatoria" nei confronti dei non vaccinati, che neanche con tampone negativo potevano viaggiare. Dall'agente di commercio palermitano Fabio **Messina**, bloccato a **Villa San Giovanni** dopo aver girato in lungo e in largo la penisola indisturbato, all'uomo che ieri ha ritardato di 40 minuti la partenza del traghetto perché sprovvisto di certificato e rifiutatosi di scendere, tante sono le storie che hanno determinato disagi e alimentato polemiche su una delle più controverse scelte adottate dal Governo negli ultimi mesi. Con le norme attuali, chi è sprovvisto di Super Green Pass non può attraversare lo Stretto con l'aliscafo, mentre può farlo con il traghetto a patto che presenti un tampone e che rimanga in auto con la mascherina indossata per tutto il tragitto, impossibilitato dunque ad usufruire dei servizi essenziali. In più è costretto ad esibire sul cruscotto dell'auto un tagliandino rosso che ne specifichi l'assenza di Green Pass rafforzato: il "bollino" da "untore" gli viene consegnato all'ingresso dopo il controllo del lasciapassare, come un marchio che ne identifichi la presunta pericolosità (che la scienza ha già dimostrato non esistere). Insomma, chi non ha il vaccino può viaggiare, e solo sui traghetti, ma pesantemente emarginato e discriminato! Con il decreto approvato ieri in Senato, però, cambia tutto. Chi non è vaccinato potrà viaggiare liberamente su aliscafi e traghetti. Basterà esibire il Green Pass base (quello che si può ottenere anche con tampone) e sarà possibile anche uscire fuori dall'auto (tra l'altro è da sempre sconsigliato rimanervi per motivi di sicurezza) e usufruire dei servizi. Basta tagliandini rossi, dunque, e basta discriminazione. Non verrà più chiesto a nessuno se il Green Pass è da tampone o da vaccino, perché avrà la stessa utilità. I "meriti" di tutto questo, in attesa che la norma passi alla Camera e diventi così operativa, sono di Lega, Movimento 5 Stelle e Fratelli d'Italia. L'Assemblea ha approvato infatti tre emendamenti (due a prima firma Lega e uno a prima firma M5S) che avevano parere contrario di relatore e Governo, per consentire feste popolari e manifestazioni culturali all'aperto in zona bianca e l'utilizzo del Green Pass 'base' per accedere ai mezzi di trasporto che collegano le isole al resto del territorio italiano. Gli emendamenti di Lega e M5S sono passati grazie al voto favorevole di FdI, che ha consentito di battere al Senato lo schieramento più rigido che avrebbe voluto mantenere il Super Green Pass persino per le isole, schieramento composto



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

da Pd , Forza Italia e LeU . Dopo le parole del capogruppo della Lega al Senato Massimiliano Romeo , che ieri anticipava l' ordine del giorno approvato dal Governo, sono arrivate anche le affermazioni di Marco Landi , consigliere regionale toscano della Lega: "Dopo settimane di incontri, sollecitazioni ed elaborazione di emendamenti finalmente abbiamo raggiunto un primo obiettivo: per utilizzare i traghetti non sarà necessario avere il Super Green Pass - ha detto - Un risultato ottenuto grazie all' approvazione da parte del Senato di alcuni emendamenti, tra cui uno della Lega. A prima firma del senatore Augussori, a cui va il mio ringraziamento - esteso agli altri senatori che hanno lavorato su questa importante questione - per aver raccolto le mie segnalazioni e presentato le proposte emendative. La discriminazione è quindi sanata, ma purtroppo la modifica entrerà in vigore non prima di una settimana: sette giorni in cui una parte della popolazione dell' Elba e delle altre isole dell' Arcipelago toscano saranno di fatto al confino. È quasi un mese che chiedo al presidente della Regione Toscana Eugenio Giani di intervenire, seguendo l' esempio dei governatori della Sicilia e della Calabria, ricevendo qualche timido segnale di apertura ma nessun riscontro concreto. È ancora in tempo per dare il segnale di attenzione nei confronti degli abitanti delle isole: anticipi l' entrata in vigore della norma e vari un' ordinanza che da domani consenta a chiunque di salire sui traghetti con il solo Green Pass base. Con la speranza che presto non ci sia bisogno più neanche di quello". Agli esponenti della Lega hanno fatto seguito quelli di M5S e FDI. "Ieri sera al Senato - ha scritto il capogruppo pentastellato Mariolina Castellone - abbiamo approvato il decreto 2488, riuscendo a modificare quelle che per noi erano storture penalizzanti per i cittadini. Il decreto disponeva infatti l' impossibilità, per chi fosse sprovvisto di Green Pass rinforzato, di utilizzare trasporti pubblici da e per le isole. Grazie ad un emendamento del nostro Pietro Lorefice ora gli spostamenti saranno possibili anche per chi ha il Green Pass base che si ottiene con tampone antigenico. Una norma di buon senso che elimina una disparità che penalizzava i territori isolani. Diamo in questo modo una risposta concreta ai cittadini delle isole che in queste settimane avevano segnalato molte difficoltà". Il senatore di Fratelli d' Italia Tiziana Drago ha a suo modo rivendicato la norma: "Anche Fratelli d' Italia - ha scritto - ha dato ieri in Aula il suo apporto, come fatto in provvedimenti precedenti, nei quali si era già proposto di consentire l' utilizzo di mezzi di trasporto aerei, marittimi e terrestri per i collegamenti tra la Sicilia, la Sardegna e le isole minori con il resto del territorio italiano, anche soltanto a chi ha il Green Pass base. Purtroppo la maggioranza, che è capace di fare opposizione a se stessa, ma in maniera acritica, preferisce non ammetterlo, tacendo il ruolo costruttivo e responsabile di FdI, l' unica vera opposizione in Parlamento e nel Paese a questo governo. Durante i lavori in Commissione, infatti, dinanzi ai miei emendamenti, accantonati per oltre mezz' ora, e alle mie richieste di chiarimenti sul perché il governo non volesse mantenere l' unità d' Italia, continuando a penalizzare gli abitanti delle isole in funzione del Super Green Pass, e quindi non permettendo il collegamento con 'il continente', da e per le isole, nemmeno con mezzo proprio, a chi avesse scelto di non vaccinarsi, la risposta è stata che il governo sarebbe intervenuto con un provvedimento successivo.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Adesso, giustizia è stata fatta! Il Parlamento 'autonomamente' si è riappropriato della sua funzione. L' auspicio ora è che la maggioranza e il governo la smettano con il 'copia e incolla' delle proposte dell' opposizione, che prima vengono cassate e poi spacciate per proprie dall' Esecutivo stesso in provvedimenti successivi".

Il 2021 si chiude con il vento in poppa per i Porti dello Stretto: valori superiori al periodo pre-Covid [DATI]

Il 2021 segna una netta ripresa per i Porti dell' AdSP dello Stretto, Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria

Dopo un 2020 caratterizzato da una significativa contrazione dei traffici i dati a consuntivo dell' anno 2021 segnano una netta ripresa per i Porti dell' **AdSP** dello Stretto, Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria , con segmenti che hanno registrato un forte rimbalzo tornando a valori ben maggiori di quelli del 2019 prima dell' insorgere della emergenza sanitaria da COVID-19 . Il dato più significativo è quello delle merci varie in colli trasportate con i traghetti sui mezzi rotabili che assommano a oltre 14.000.000 tonnellate con un aumento di quasi il 17% rispetto al dato 2019 e del 25% rispetto al 2020. Questo aumento delle merci è frutto di un corrispondente incremento del numero dei rotabili trasportati che sono passati da 1.750.000 unità circa del 2019 a 1.650.000 circa del 2020 per superare i 2.000.000 di unità nel 2021. In aumento anche le merci solide alla rinfusa, in particolare semilavorati e prodotti finiti in acciaio, che raggiungono nel 2021 la significativa quantità di 380.000 tonnellate con un aumento di oltre il 90% rispetto al dato del 2019 e del 2020. In leggera flessione, invece, i prodotti petroliferi che si attestano al 2021 a circa 15.200.000 tonnellate con una riduzione di circa il 15% rispetto al dato del 2019. Complessivamente si registra, quindi, un quantitativo di merci trasportate nel 2021, pari a circa 30.000.000 di tonnellate, che ritorna sui valori del 2019 dopo una flessione di circa il 12% registrata nel 2020. Per quanto riguarda i passeggeri l' emergenza sanitaria ha comportato una forte riduzione dei traffici nel 2020, frutto del lungo periodo di lockdown e delle limitazioni allo spostamento tra le regioni, con un numero di passeggeri trasportati passati da 22.500.000 unità circa del 2019 a 13.700.000. Nel 2021 il dato, con un trend di risalita confermato anche nei primi mesi del 2022, si è assestato a 16.500.000 con un incremento del 20% circa rispetto al 2020 ma ancora con una riduzione di circa il 25% rispetto al 2019. Interessante anche il dato del traffico crocieristico che registra nel 2021 un numero di passeggeri pari a circa 160.000 unità in aumento rispetto alle appena 20.000 del 2020 ma ancora fortemente al disotto del numero di passeggeri transitati nel 2019 pari a 423.000 unità. In questo settore appare interessante in numero degli scali di navi da crociera previsti nel 2022, all' attualità pari a _217 navi, a fronte del numero di scali registrati nel 2020, pari a 19 navi, in crescita rispetto al dato del 2019, pari a 170 navi, con un numero previsto di passeggeri pari a circa 605.000 unità. Il Presidente Mega ha così commentato il report statistico del 2021 per i Porti dello Stretto: " l' emergenza da COVID-19 nel 2020 ha segnato riduzioni importanti del traffico di passeggeri nei nostri porti che per fortuna cominciano ad essere riassorbite con trend che lasciano prevedere un ritorno alle condizioni di precrisi entro questo anno. Nessun problema invece per il traffico



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

merci su rotabili, in costante crescita, che conferma l'efficienza di un sistema di traghettamento sullo Stretto e per le Isole Eolie che, nonostante necessità di importanti interventi per aumentare la qualità dei servizi agli utenti, riesce comunque ad assicurare performance operative elevate".

Autorità Portuale Stretto di Messina. Nel 2021 porti in ripresa dopo la crisi Covid I DATI

Le merci tornano ai livelli del 2019, passeggeri ancora al di sotto. Nel 2022 previsti 217 scali di navi da crociera, in aumento rispetto ai 170 del 2019

Redazione

Dopo un 2020 caratterizzato da una significativa contrazione dei traffici, i dati a consuntivo dell' anno 2021 segnano una netta ripresa per i Porti dell' AdSP dello **Stretto**, Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, con segmenti che hanno registrato un forte rimbalzo tornando a valori ben maggiori di quelli del 2019 prima dell' insorgere della emergenza sanitaria da Covid.

Traffico merci Il dato più significativo è quello delle merci varie in colli trasportate con i traghetti sui mezzi rotabili che assommano a oltre 14 milioni di tonnellate con un aumento di quasi il 17% rispetto al dato 2019 e del 25% rispetto al 2020. Questo aumento delle merci è frutto di un corrispondente incremento del numero dei rotabili trasportati che sono passati da 1.750.000 unità circa del 2019 a 1.650.000 circa del 2020 per superare i 2 milioni di unità nel 2021. In aumento anche le merci solide alla rinfusa, in particolare semilavorati e prodotti finiti in acciaio, che raggiungono nel 2021 la significativa quantità di 380.000 tonnellate con un aumento di oltre il 90% rispetto al dato del 2019 e del 2020. In leggera flessione, invece, i prodotti petroliferi che si attestano al 2021 a circa 15.200.000 tonnellate con una riduzione di circa il 15% rispetto al dato del 2019. Complessivamente si registra, quindi, un quantitativo di merci trasportate nel 2021, pari a circa 30 milioni di tonnellate, che ritorna sui valori del 2019 dopo una flessione di circa il 12% registrata nel 2020.

Traffico passeggeri Per quanto riguarda i passeggeri l' emergenza sanitaria ha comportato una forte riduzione dei traffici nel 2020, frutto del lungo periodo di confinamento e delle limitazioni allo spostamento tra le regioni, con un numero di passeggeri trasportati passati da 22.500.000 unità circa del 2019 a 13.700.000. Nel 2021 il dato, con una tendenza di risalita confermata anche nei primi mesi del 2022, si è assestato a 16.500.000 con un incremento del 20% circa rispetto al 2020 ma ancora con una riduzione di circa il 25% rispetto al 2019.

Crocerismo, nel 2022 previsti 605mila passeggeri Interessante anche il dato del traffico crocieristico che registra nel 2021 un numero di passeggeri pari a circa 160.000 unità in aumento rispetto alle appena 20.000 del 2020 ma ancora fortemente al di sotto del numero di passeggeri transitati nel 2019 pari a 423.000 unità. In questo settore appare interessante in numero degli scali di navi da crociera previsti nel 2022, all' attualità pari a 217 navi, a fronte del numero di scali registrati nel 2020, pari a 19 navi, in crescita rispetto al dato del 2019, pari a 170 navi, con un numero previsto di passeggeri pari a circa 605.000 unità. Il presidente Mario Mega ha così commentato il rapporto statistico del 2021 per i Porti dello **Stretto**: 'L' emergenza da Covid nel 2020 ha segnato riduzioni importanti del traffico di passeggeri nei nostri porti che per fortuna cominciano ad essere riassorbite con tendenze che lasciano



Le merci tornano ai livelli del 2019, passeggeri ancora al di sotto. Nel 2022 previsti 217 scali di navi da crociera, in aumento rispetto ai 170 del 2019

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

prevedere un ritorno alle condizioni di precrisi entro questo anno. Nessun problema invece per il traffico merci su rotabili, in costante crescita, che conferma l'efficienza di un sistema di traghettamento sullo **Stretto** e per le Isole Eolie che, nonostante necessari di importanti interventi per aumentare la qualità dei servizi agli utenti, riesce comunque ad assicurare prestazioni operative elevate'.

Messina, Seaflight al Tar il 23 febbraio. La boutade di De Luca: "Potrei rinviare le dimissioni"

Redazione

Già rinviate prima per l'udienza dei sindaci con Papa Francesco, poi per quella con la Corte dei Conti e ora... "Sai che quasi quasi revocherei le dimissioni per arrivare a questo evento? Questo piacere me lo devo prendere, la demolizione del Seaflight è una cosa importante, abbiamo tutto pronto, ormai tiriamo fino a fine mese e le rendiamo esecutive dal 1 marzo? Ci pensiamo". Così il sindaco Cateno De Luca nel corso di una diretta Facebook insieme all'assessore Dafne Musolino. "Abbiamo il progetto pronto e 1 milione e 300mila euro in cassa per demolire - dice la Musolino - ma siamo in territorio di Demanio Marittimo e ci hanno detto che dobbiamo aspettare l'udienza di merito del Tar, dopo che la sospensiva è stata rigettata". Così, dopo aver rinviato le dimissioni per partecipare all'udienza dei sindaci con Papa Francesco e poi per quella con la Corte dei Conti, il sindaco De Luca potrebbe spostare ancora in avanti, di un paio di settimane, la data delle sue dimissioni...



Intesa Sanpaolo, economia globale: filiere produttive internazionali sotto stress, ma segnali di miglioramento -

(AGENPARL) - ven 11 febbraio 2022 Focus Economia Globale Macro

Documento basato sulle informazioni disponibili al 3 febbraio 2022 Vedere l'

Appendice per la certificazione degli analisti e per importanti comunicazioni I

"colli di bottiglia" nel sistema produttivo globale: a che punto siamo? In Europa,

la scarsità di materiali e attrezzature resta il maggiore limite alla produzione

Fonte: indagine di fiducia e conomica della Commissione Europea 3 febbraio

2022 Direzione Studi e Ricerche Macroeconomic Research Luca Mezzomo

Economista Focus Economia Globale febbraio 2022 Intesa Sanpaolo

Direzione Studi e Ricerche /MCI; 0 ;/MCI; 0 ;I "colli di bottiglia" nel sistema

produttivo globale: a che punto siamo? La pandemia ha avuto ripercussioni

importanti sul sistema produttivo mondiale e sulla domanda aggregata. Le

conseguenze si sono manifestate e per un complesso di fattori: adozione di

misure di contenimento da parte dei governi (restrizione dell' accesso dei

consumatori a servizi come ristorazione o viaggi , misure di confinamento

vincoli alla mobilità, fermo di attività produttive e logistiche), modifiche ai

comportamenti individuali, attuazione di misure di sostegno ai redditi delle

famiglie o alla liquidità delle imprese Malgrado la violenta contrazione della domanda nella primavera del 2020, non si

è verificata la temuta distruzione di capacità produttiva Ciò nonostante, nel 2021 sono emersi ugualmente forti

segnali di stress nelle filiere produttive internazionali, che hanno costituito un ostacolo crescente alla ripresa post

pandemia. Il problema ha una dimensione internazionale, legata prevalentemente a "strozzature" nel sistema dei

trasporti, e una dimensione domestica, connessa al calo della partecipazione alla forza lavoro avvenuto in alcuni

paesi e alle accresciute esigenze di riallocazione settoriale di manodopera dovute a una crescita sbilanciata della

domanda . In questa nota facciamo il punto sulla prima dimensione del problema , quella internazionale Le cause:

domanda, offerta o entrambe? La prima manifestazione di problemi con le forniture avvenne nel 2020, durante il crollo

dell' attività produttiva globale. Il fermo delle fabbriche cinesi e l' effetto domino sulla logistica internazionale portarono

a scarsità di beni intermedi, all' accumulo di container vuoti e al depauperamento delle scorte di input produttivi e beni

prodotti, mentre la domanda precipitava . Quella prima crisi degli approvvigionamenti durò poco , ma ha avuto

ripercussioni a più lungo termine sulla capacità di risposta dei trasporti a fronte della successiva ripresa della

domanda Fig. 1 La ripresa dei flussi commerciali è stata tre volte più rapida che dopo la crisi finanziaria Fig. 2

passato il sistema dei trasporti aveva assorbito incrementi dei flussi commerciali analoghi senza tensioni sui costi

Fonte: dati di Intesa Sanpaolo. Ricalcolato ponendo il volume degli scambi nel trimestre prima della crisi = 100

Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati CPB e Freightos c' è dubbio che se non ci fosse stata una vivace ripresa

post pandemica, non avremmo visto "strozzature"



Agenparl

Focus

nelle filiere produttive. La ripresa è stata indubbiamente molto intensa il ritorno degli scambi commerciali globali ai livelli pre crisi è stata circa tre volte più rapida che dopo la grande crisi finanziaria (fig. 1) . Ciò dipende dalla natura dello shock, dall' intensità delle misure fiscali di sostegno (oltre 11% del PIL nei paesi avanzati secondo le stime del FMI) e dalla concentrazione della perdita di domanda nei servizi. Allo stesso tempo, però, il sistem internazionale dei trasporti non era preparato a un rimbalzo della domanda come quello che si è verificato, anche perché le maggiori imprese di trasporto marittimo avevano ridotto la capacità dopo la vertiginosa caduta della domanda nella primavera 2020. Si aggiunga che la diversa causa della riduzione dei volumi di interscambio nel 2008 09 aveva comportato minori sconvolgimenti nel sistema dei trasporti internazionali rispetto alla crisi pandemica. Si noti, infine, che negli anni precedenti la crisi pand emica il commercio mondiale aveva registrato tassi di quarter Great financial crisis Covid crisis Il fermo della Cina a inizio 2020 ha creato problemi inizialmente nascosti dal crollo della domanda Senza ripresa non avremo avuto le strozzature, ma in passato il sistema aveva assecondato aumenti della domanda altrettanto ampi Focus Economia Globale febbraio 2022 Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche crescita cumulati simili a quelli attuali senza che si manifestassero né eccezionali aumenti dei costi di trasporto, né problemi di disponibilità di beni intermedi e materie prime (v. fig. 2) . Perciò, semplicistico attribuire tutto a un' eccessiva crescita della domanda: anche la reazione dell' offerta è stata menomata. In effetti, non sono mancati gli shock dal lato dell' offerta. sistema dei trasporti è stato condizionato dalla chiusura per sei giorni del canale di Suez e ricorrenti interruzioni dei servizi portuali per focolai di 19, che hanno portato alla necessità di ri pianific are i viaggi e causato congestione dei porti p er l' accumulo di arretrato di container da smaltire. La struttura di mercato (elevata concentrazione delle quote di mercato) e il gigantismo delle navi (che non possono attraccare in tutti i porti) hanno ulteriormente ridotto la velocità di adattamento del sistema. Inoltre, su altri fronti, la capacità produttiva di semiconduttori è stata penalizzata da fattori meteorologici e incidenti proprio mentre esplodeva la domanda legata al remote working La situazione : stress ancora elevato, anche se cominciano a riaccumularsi scorte A scanso di equivoci, diciamo subito che il sistema è rimasto funzionale. Il timore che le strozzature potessero compromettere la stagione natalizia delle vendite si è rivelato privo di fondamento, e la crescita della domanda di beni è restata nel complesso molto vivace. a crescita del commercio internazionale si quasi arrestata nel corso del 2021 a fine anno si è osservata una riaccelerazione , come hanno evidenziato i dati CPB Fig. 3 Il barometro della NYF mostra ancora pressione record sulle catene globali del valore a fine 2021 Fig. 4 Il costo medio della movimentazione dei container è sceso dai picchi del 3° trimestre, ma resta molto elevato Fonte: Gianluca Benigno, Julian di Giovanni, Jan J. J. Groen, and Adam I. Bank of New York Liberty Street Economics, January 4, 2022 Fonte: Freightos ltri indicatori , però, evidenziano un alto livello di stress delle filiere produttive internazionali. barometro della pressione sulle catene globali del valore sviluppato dalla New York Fed dicembre era calato di poco rispetto ai massimi storici

Agenparl

Focus

di novembre (fig. 3) Nell' indagine PMI globale (fig. 5) , in dicembre gli ordini da evadere erano di una deviazione standard sopra la media, mentre l' indice dei tempi di consegna era di quasi 2 deviazioni standard sotto la media (indicazione di un aumento ancora diffuso). Il miglioramento di entrambe le misure rispetto al momento di maggiore difficoltà è ancora modesto. Qualche indicazione che la situazione potrebbe migliorare si desume dagli ci PMI delle scorte di beni intermedi (fig. 5) ora in diffusa crescita le scorte di beni finiti ora circa stabili). Anche Si veda: chain pressures/ -2,00 -1,00 La flessibilità del sistema dei trasporti era parzialmente compromessa L' aumento delle scorte dovrebbe migliorare la situazione futura, ma il livello di stress resta elevato Focus Economia Globale febbraio 2022 Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche /MCI; 0 ;/MCI; 0 ;il costo di trasporto dei container è sceso dai massimi del terzo trimestre 2021 (fig. 4) , sebbene i progressi siano a macchia di leopardo (i cali riguardano soprattutto le rotte verso il Nord America) Per ora, tuttavia, in Europa l' indagine trimestrale della Commissione Europea mostra un aggravamento del problema in quasi tutti i comparti produttivi negli ultimi mesi (fig. 7) aggiunga che persiste il timore che la politica della Cina possa condurre a nuovi fermi dell' attività portuale in alcuni scali, compromettendo i progressi fin qui conseguiti. Da notare che persiste una notevole varianza geografica , con segnali di stress molto più marcati in Europa e Nord America rispetto ad Asia e Sud America (fig. 6) . Che i problemi delle forniture siano maggiori in Occidente che in Asia è un forte indizio a favore della tesi che le difficoltà non riguardino tanto la capacità produttiva nell' industria quanto piuttosto il sistema transoceanico trasporto di merci. Fig. 5 Le indagini PMI mostrano un aumento delle scorte di input produttivi, stabilità delle scorte di prodotti finiti e una minor crescita degli ordini in Europa Fig. 6 ma con una forte varianza geografica, come sui tempi di consegna Nota: indici PMI standardizzati (multipli di deviazione standard) Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati HIS Markit Fonte: dati HIS Markit, indagini PMI manifatturiere Anche l' incidenza settoriale del problema è molto variabile : lo stress è maggiore nella produzione di apparecchiature elettriche, veicoli a motore, macchine industriali, prodotti elettronici; al contrario, il tema è o rilevante per i prodotti di abbigliamento e per l' industria agro alimentare. Queste differenze riflettono la diversa dipendenza da fornitori asiatici di beni intermedi la diversa dipendenza dalla disponibilità di microchip ma, probabilmente, anche la dinamica della domanda molto differente fronteggiata dai produttori Fig. 7 La disponibilità di materiali è un fattore fortemente limitante per le imprese industriali dell' area Fonte: Commissione Europea, indagine di fiducia economica longer delivery times media Chemical paper rubber plastic electr Vehicles Machinery Electrical Focus Economia Globale febbraio 2022 Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche Le prospettive: distruzione /dilazione domanda e aumento di capacità riporteranno l' equilibrio Il superamento dei problemi attuali implicherà adeguamenti della domanda (che prevarranno nel breve termine, in parte accelerati da riallineamenti dei prezzi) e adeguamenti della capacità produttiva (più rilevanti a lungo termine). Le due aree più critiche appaiono i microchip (componente essenziale in molti processi produttivi) e i trasporti marittimi, che veicolano il 70% del

Agenparl

Focus

commercio internazionale. La WSTS si attende un incremento ancora robusto della domanda di semiconduttori nel 2022 (+8,7% a/a), dopo il boom del 2021 (19,7% a/a). Nel breve termine, il ribilanciamento di domanda e offerta ha comportato un aumento nel tasso di utilizzo degli impianti ben oltre la norma, nonché uno spostamento delle vendite a vantaggio dei settori con maggiori margini e crescita (PC), penalizzando l'industria automobilistica. Nel medio e lungo termine, ci si attende un'espansione della capacità produttiva. Gli investimenti nel settore sono stimati in 150 miliardi di dollari altrettanto nel 2022, molto più di quanto non sia mai accaduto prima della crisi pandemica, favoriti da aspettative che digitalizzazione ed espansione della mobilità elettrica sostengano un ciclo di espansione della domanda non effimero. Anche nei trasporti marittimi, ci si attende una robusta espansione della capacità nei prossimi anni. Nella sua presentazione al recente convegno di Intesa Sanpaolo sui problemi della ripresa pandemica, Alessandro Panaro di SRM ha prospettato incrementi del 7% nel 2022 e del 22% nel 2023 per la capacità delle grandi navi container (15 mila TEU). La discesa in campo dei colossi della distribuzione commerciale potrebbe poi accrescere la pressione competitiva nel mercato del trasporto marittimo, caratterizzato oggi da un'eccessiva concentrazione di quote di mercato. A più lungo termine, la resilienza del sistema potrebbe essere accresciuta da politiche di gestione delle scorte che tengano in maggior conto la possibilità di eventi sistemici avversi da una diversificazione dei fornitori e da fenomeni di shoring della produzione e la sostituzione dei fornitori trovano però forti ostacoli nei rapporti contrattuali preesistenti, nella presenza di sunk costs e nei vantaggi che possono offrire rapporti consolidati fornitore-cliente per componenti ove la qualità è importante. Non c'è evidenza che ciò stia avvenendo su larga scala. Un aumento della quota di capacità produttiva domestica è più probabile quando è attivamente stimolato dalle politiche industriali, come sta avvenendo con i semiconduttori negli Stati Uniti e in Europa, o da misure di penalizzazione delle importazioni. Riteniamo che nel tempo l'espansione della capacità dovrebbe eliminare le strozzature che oggi frenano l'adeguamento dell'offerta di merci all'incremento della domanda. Un corollario è che difficilmente questo fattore potrà contribuire ancora a lungo alle pressioni inflazionistiche che stiamo osservando in Europa e negli Stati Uniti, anche se presumibilmente continuerà a pesare nel 2022. Peraltro, il contributo si è declinato localmente in modo molto diverso a seconda delle condizioni locali di domanda. Nel dicembre 2021, i beni industriali (inclusi abbigliamento, calzature e automobili) spiegavano 0,6 dei 3,7 punti percentuali di maggiore inflazione dell'area SIA, 2021 State of the U. S. Semiconductor industry, p. 9. E. Di Stefano, "COVID 19 and global value chains: the ongoing debate", QEF n° 618, Banca d'Italia, Aprile 2021. Nell'indagine della World Bank, The Impact of COVID 19 on Foreign Investors, soltanto il 2% degli intervistati aveva in programma di modificare il paese dal quale si procuravano gli input produttivi (p. Global Value Chains: measurement, trends and drivers, ECB Occasional Paper no. 289). Gli autori stimano che il calo della partecipazione alle GVCs tra il 2008 e il 2015. Nel breve termine, rinvio o troncamento di domanda sono inevitabili. Ma la capacità nei semiconduttori e nel trasporto marittimo è in fase di espansione, e contribuirà sempre

Agenparl

Focus

più al ribilanciamento Non sembra che la ristrutturazione delle filiere produttive stia giocando un ruolo significativo L' impatto inflazionistico delle strozzature è transitorio. Per la persistenza dell' inflazione conteranno sempre di più i fattori locali Focus s Economia Globale febbraio 2022 Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche /MCI; 0 ;/MCI; 0 ;euro, prendendo come base il febbraio 2020 : soltanto il 17%, meno della quota sul totale del paniere. 2,5 punti erano invece Fig. 8 Il contributo dei "colli di bottiglia" all' inflazione dipende dalle condizioni locali di dom Nota: contributo alla variazione dell' inflazione tendenziale tra il febbraio 2020 e il dicembre 2021. L' aggregato beni industriali per gli Stati Uniti include anche le auto usate, in quanto può essere considerato un effetto indiretto dei vincoli all' aumento della produzione. Fonte: elaborazioni Intesa Sanpaolo su dati Eurostat e BLS Euro area United States Energy Industrial goods Other Focus Economia Globale febbraio 2022 Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche

Appendice Certificazione degli analisti e comunicazioni importanti Gli analisti che hanno redatto il presente documento dichiarano che le opinioni, previsioni o stime contenute nel documento stesso sono il risultato di un autonomo e soggettivo apprezzamento dei dati, degli elementi e delle informazioni acquisite e che nessuna parte del proprio compenso è stata, è o sarà, direttamente o indirettamente, collegata alle opinioni espresse. Il presente documento è stato preparato da Intesa Sanpaolo S.p.A. e distribuito da Intesa Sanpaolo London Branch (membro del London Stock Exchange) e da Intesa Sanpaolo IMI Securities Corp (membro del NYSE e del FINRA). Intesa Sanpaolo S.p.A. si assume la piena responsabilità dei contenuti del documento. Inoltre, Intesa Sanpaolo S.p.A. si riserva il diritto di distribuire il presente documento ai propri clienti. Intesa Sanpaolo S.p.A. è una banca autorizzata dalla Banca d' Italia ed è regolata dall' FCA per lo svolgimento dell' attività di investimento nel Regno Unito e dalla SEC per lo svolgimento dell' attività di investimento negli Stati Uniti. Le opinioni e stime contenute nel presente documento sono formulate con esclusivo riferimento alla data di redazione del documento e potranno essere oggetto di qualsiasi modifica senza alcun obbligo di comunicare tali modifiche a coloro ai quali tale documento sia stato in precedenza distribuito. Le informazioni e le opinioni si basano su fonti ritenute affidabili, tuttavia nessuna dichiarazione o garanzia è Focus s Economia Globale febbraio 2022 Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche /MCI; 0 ;/MCI; 0 ;Metodologia di valutazione I commenti sui dati macroeconomici vengono elaborati sulla base di notizie e dati macroeconomici e di mercato disponibili tramite strumenti informativi quali Bloomberg e Refinitiv Datastream . Le previsioni macroeconomiche, sui tassi di cambio e sui tassi d' interesse sono realizzate dalla Direzione Studi e Ricerche di Intesa Sanpaolo, tramite modelli econometrici dedicati. Le previsioni sono ottenute mediante l' analisi delle serie storiche rese disponibili dai maggiori data provider ed elaborate sulla base anche dei dati di consenso tenendo conto delle opportune correlazioni fra le stesse. Comunicazione dei potenziali conflitti di interesse Intesa Sanpaolo S.p.A. e le altre società del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo (di seguito anche solo "Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo") si sono dotate del "Modello di organizzazione, gestione e controllo ai sensi del Decreto Legislativo

Agenparl

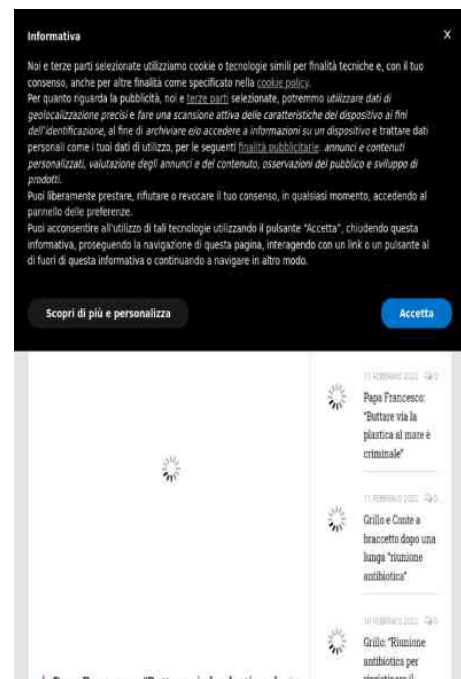
Focus

8 giugno 2001, n. 231 " (disponibile sul sito internet di Intesa Sanpaolo, all' indirizzo: <https://group.intesasanpaolo.com/it/governance/dlg> che, in conformità alle normative italiane vigenti ed alle migliori pratiche internazionali, include, tra le altre, misure organizzative e procedurali per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse, ivi compresi adeguati meccanismi di separazione organizzativa, noti come Barriere informative, atti a prevenire un utilizzo illecito di dette informazioni nonché a evitare che gli eventuali conflitti di interesse che possono insorgere, vista la vasta gamma di attività svolte dal Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo, incidano negativamente sugli interessi della clientela. In particolare, l' esplicitazione degli interessi e le misure poste in essere per la gestione dei conflitti di interesse facendo riferimento a quanto prescritto dagli articoli 5 e 6 del Regolamento Delegato (UE) 2016/958 della Commissione, del 9 marzo 2016, che integra il Regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme tecniche di regolamentazione sulle disposizioni tecniche per la corretta presentazione delle raccomandazioni in materia di investimenti o altre informazioni che raccomandano o sconsigliano una strategia di investimento e per la comunicazione di interessi particolari o la segnalazione di conflitti di interesse e successive modifiche ed integrazioni, dal FINRA Rule 2241, così come dal FCA Conduct of Business Sourcebook regole COBS 12.4 tra il Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo e gli Emittenti di strumenti finanziari, e le loro società del gruppo, nelle raccomandazioni prodotte dagli analisti di Intesa Sanpaolo S.p.A. sono disponibili nelle "Regole per Studi e Ricerche" e nell' estratto del "Modello aziendale per la gestione delle informazioni privilegiate e dei conflitti di interesse", pubblicato sul sito internet di Intesa Sanpaolo S.p.A. all' indirizzo <https://group.intesasanpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures> Tale documentazione è disponibile per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta al Servizio Conflitti di interesse, Informazioni privilegiate ed altri presidi di Intesa Sanpaolo S.p.A., Via Hoepli, 10 20121 Milano Italia. Inoltre, in conformità con i suddetti regolamenti, le disclosure su gli interessi e sui conflitti di interesse del Gruppo Bancario Intesa Sanpaolo sono disponibili all' indirizzo <https://group.intesasanpaolo.com/it/research/RegulatoryDisclosures/archivio conflitti interesse aggiornate> almeno al giorno prima della data di pubblicazione del presente studio. Si evidenzia che le disclosure sono disponibili per il destinatario dello studio anche previa richiesta scritta a Intesa Sanpaolo S.p.A. Macroeconomic Analysis, Via Romagnosi, 5 20121 Milano Italia. Intesa Sanpaolo Spa agisce come market maker nei mercati all' ingrosso per i titoli di Stato dei principali Paesi europei e ricopre il ruolo di specialista in Titoli di Stato, o similare, per i titoli emessi dalla Repubblica d' Italia, dalla Repubblica Federale di Germania, dalla Repubblica Ellenica, dal Meccanismo Europeo di Stabilità e dal Fondo Europeo di Stabilità Finanziaria. Intesa Sanpaolo Direzione Studi e Ricerche Responsabile Gregorio De Felice Macroeconomic Analysis Luca Mezzomo (Responsabile) 62170 Alessio Tiberi 62985 Macroeconomic Research Paolo Mameli (Responsabile) 62128 Lorenzo Biagioli Aniello Dell' Anno 63071 Giovanna Mossetti 62110 Andrea Volpi 62339 International Economics Economista Asia ex Giappone Silvia Guizzo 62109 Listen to this.

Papa Francesco: "Buttare via la plastica al mare è criminale"

La Redazione

'Buttare via la plastica al mare è criminale, questo uccide la terra. Dobbiamo tutelare la biodiversità, dobbiamo prenderci cura del Creato'. Queste le parole di Papa Francesco che, durante la trasmissione domenicale 'Che tempo che fa', è tornato a parlare di ambiente, fornendo uno spunto di riflessione sul dramma legato alla quantità sempre maggiore di plastica presente in mare e sui danni provocati dall'inquinamento, le cui conseguenze vanno a discapito dell'uomo e delle nuove generazioni. Marevivo, che dal 1985 lotta contro la plastica dispersa in mare, prende forza dalle parole di Papa Francesco a supporto della sua mission e rinnova al Parlamento la richiesta dell'approvazione urgente della Legge Salvamare, rilanciando la petizione che finora ha raccolto oltre 55.000 firme e che vede sempre più persone unirsi all'appello, insieme al mondo del mare (Federazione del Mare, Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda). Ogni giorno 731 tonnellate di plastica entrano nel Mar Mediterraneo, trasformandosi in microplastiche che finiscono sulle nostre spiagge, vengono ingerite dai pesci e arrivano nei nostri piatti. Per fermare questa assurdità Marevivo ha chiesto e ottenuto la Legge Salvamare, già approvata dal Senato lo scorso 8 novembre 2021. Da allora la legge è ferma alla Camera dei Deputati per un cavillo legislativo e, nel frattempo, sono finite in mare altre 61 mila tonnellate di plastica! È una situazione paradossale e inaccettabile. Non ci basta sapere che le microplastiche sono arrivate dappertutto, nell'aria che respiriamo, nell'acqua che beviamo, nel cibo che mangiamo? Addirittura sono state trovate nei tessuti della placenta umana. La Legge Salvamare è uno strumento efficace e concreto che permetterebbe ai pescatori di portare a terra la plastica recuperata con le reti. Attualmente, infatti, sono costretti a ributtarla in mare perché altrimenti commetterebbero il reato di trasporto illecito di rifiuti e dovrebbero pagare per il loro smaltimento. Il provvedimento prevede, inoltre, l'installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare i rifiuti prima che arrivino in mare. E non solo: si occupa anche di educazione, campagne di pulizia, dissalatori, inquinamento da microfibre e tanto altro! Da oltre tre anni chiediamo che venga approvata subito, eppure continua a subire ritardi e rinvii ingiustificati.



IL DESTINO DELLA EX ALITALIA

Ita tornerà privata: lo Stato prepara l'uscita

Decreto per vendere della maggioranza e tenere una quota, ma solo a tempo

SOFIA FRASCHINI

Il governo mette ufficialmente in vendita Ita, la compagnia aerea pubblica italiana che dallo scorso ottobre ha preso il posto di Alitalia, preparando una privatizzazione, a tendere, del 100 per cento.

Il ministro dell'Economia Daniele Franco ha chiarito che lo Stato manterrà una partecipazione di minoranza per poi uscire del tutto dalla compagnia. Una novità che ha già messo in allarme i sindacati e chi ritiene che l'italianità della nuova "compagnia di bandiera" debba essere tutelata. "Per noi rimane imprescindibile che la compagnia non venga svenduta e lo Stato mantenga una quota di partecipazione maggioritaria potendo esercitare in ogni momento la cosiddetta Golden Power", sottolinea la Filt Cgil.

Il processo di privatizzazione è stato illustrato in consiglio dei ministri e presentato con un Dpcm che non definisce i tempi dell'operazione: "Abbiamo soggetti interessati", ha ricordato Franco, "non esiste comunque un programma predeterminato sui tempi". Due le opzioni previste: offerta pubblica o vendita diretta. La prima prevede che si individui una quota da vendere che viene messa sul mercato, con la seconda si avvia una trattativa con un unico offerente. Due canali paralleli percorribili a seconda delle condizioni che si verranno a creare. Ora, i potenziali interessati avranno accesso alla data room, ovvero a tutte le informazioni industriali e finanziarie della compagnia. Per questo, l'ingresso alla data room sarà molto contingentato al fine di non rivelare informazioni sensibili a soggetti non realmente interessati.

Al momento, in campo ci sarebbero due fondi internazionali, Msc (in coppia con Lufthansa) e Delta (con Air France). A differenza degli altri, il 24 gennaio il gruppo svizzero Msc e la compagnia aerea tedesca Lufthansa hanno ufficializzato l'interesse ad acquistare la quota di maggioranza di Ita. Msc è una delle più importanti società di navi portacontainer al mondo, e possiede anche una sussidiaria che si occupa di crociere, la MSC Crociere, oltre alle società Grandi Navi Veloci e Snav. Assieme a Lufthansa, che entrerebbe nell'affare come partner industriale, punta a rilevare le quote di maggioranza di Ita, ma a patto che il governo italiano mantenga una quota di minoranza. Per questo, il Dpcm di ieri ridisegnerà obbligatoriamente l'offerta pensata da Msc che ora, però, può avere diretto accesso ai numeri, finora ipotizzati.

Quanto agli americani, un portavoce ha chiarito ieri che "non ci sono nuovi aggiornamenti" sul dossier Ita e che la società "è sempre in contatto regolare con i vertici di Ita Airways. Delta ha una lunga storia con l'ex Alitalia e ha stretto una partnership con Ita che si impegna a rafforzare".

La vendita è un passaggio fondamentale per il governo in prospettiva per rendere profittevole la compagnia



Il Giornale

Focus

che, in questo momento, è molto debole: tra il 15 ottobre e il 31 dicembre Ita ha registrato 86 milioni di euro di ricavi, con un ebit in perdita di 170 milioni di euro accumulati in appena due mesi e mezzo. Secondo le prime stime l'azienda avrebbe una valutazione tra 1,2 e 1,4 miliardi di euro.

Franco: «Per Ita altri pretendenti»

Via libera del Cdm alla procedura di privatizzazione L'obiettivo di Msc è l'acquisizione del 60% del capitale L'obiettivo è chiudere l'operazione prima dell'estate Ma Lufthansa punta solo a un accordo commerciale

IL CASO ROMA Il dado è tratto. Parte ufficialmente, come anticipato dal Messaggero, la privatizzazione di Ita Airways. Il governo ha varato ieri mattina il decreto che avvia l'iter per la ricerca di un partner per la compagnia pubblica nata quattro mesi fa dalle ceneri di Alitalia. Due le opzioni previste: offerta pubblica o vendita diretta.

Con il dossier che, nelle intenzioni del ministero del Tesoro, va chiuso in fretta, certamente prima dell'estate. Il valore attuale della compagnia oscilla tra 1,1-1,4 miliardi.

LE TAPPE Al momento sul tavolo c'è solo la manifestazione di interesse presentata da Msc, il colosso mondiale del cargo e delle crociere, che ha un piano industriale ben preciso per il vettore nazionale. Il ministro Daniele Franco assicura che ci sono anche altri pretendenti. E in effetti sia Delta Airlines che Air France sono alla finestra e ora hanno l'opportunità di passare dalle parole ai fatti presentando una offerta concreta. Anche perché Msc, come noto, ha individuato in Lufthansa il partner industriale ideale per andare a nozze con Ita.

Non ci sarebbero comunque preclusioni a valutare anche altri scenari. Di certo il gruppo guidato da Gianluigi Aponte, che ha un giro d'affari di 30 miliardi, ha la forza finanziaria e industriale per andare avanti da solo.

Lo schema della privatizzazione prevede che il Mef, azionista unico di Ita, resterà nel capitale con una quota di minoranza, che in una seconda fase potrebbe anche essere venduta. Msc, almeno per ora, potrebbe invece acquisire una quota del 60% per poi valutare una ulteriore crescita.

LO SCHEMA Il nuovo step era atteso visto che a fine gennaio si era fatta avanti formalmente la cordata Msc-Lufthansa. Ma per poter procedere serviva la cornice giuridica che viene ora fornita dal Dpcm (decreto del presidente del consiglio dei ministri) annunciato dal presidente del Consiglio Mario Draghi. Con il provvedimento, illustrato nel consiglio dei ministri, si apre il «processo di ricerca di un partner» per Ita, per il quale, chiarisce Franco, «seguiremo le usuali procedure: offerta pubblica o vendita diretta».

La prima prevede che si individui una quota da vendere che viene messa sul mercato, con la seconda si avvia una trattativa privata con un unico offerente. Due canali paralleli percorribili a seconda delle condizioni che si verranno a creare.

«Abbiamo dei soggetti interessati a questa operazione», ha ribadito Franco, che ora dovrà procedere alla selezione degli advisor legali e finanziari che assisteranno il Mef durante l'intera procedura



Il Messaggero

Focus

di privatizzazione e sonderanno il terreno per capire quale delle due strade scegliere.

Si attende ora che scoprano le carte gli altri potenziali interessati. Delta avrebbe annunciato al governo l'intenzione di presentare una manifestazione di interesse: ma la compagnia, interpellata su questo, non risponde. In campo anche due fondi d'investimento internazionali che potrebbero affiancare sia gli americani che Air France. La gara è aperta. Vincerà che proporrà il piano industriale migliore e darà maggiori garanzie per lo sviluppo della compagnia tricolore. Nei prossimi giorni l'apertura della data room e un cda di Ita per fare il punto.

Umberto Mancini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Illustrato in consiglio dei ministri il dpcm che autorizza l' azionista Tesoro ad avviare la vendita. Ora fari puntati sulla Data Room

Ok alla privatizzazione di Ita

Msc in pole position con Lufthansa come partner. Ma occhio alla compagnia americana Delta

UGO PEPE

E nozze siano. Alla fine Ita arriverà all' altare, molto probabilmente con Msc e Lufthansa a fare da spalla. Anche se non è detta l' ultima, visto che a stretto giro potrebbe piombare anche la proposta dell' americana Delta. E così i pretendenti alla mano della compagnia nata sulle ceneri della vecchia Alitalia sono due.

Una buona notizia per il Tesoro, azionista di Ita al 100% e desideroso di disimpegnarsi dal capitale, rimanendovi con una quota non superiore al 30% a titolo di presidio, anche su pressing dell' Europa che in cambio del via libera al decollo di Ita aveva chiesto la diluizione del socio pubblico. Ma quello che più conta è che dal consiglio dei ministri di ieri mattina è arrivata l' accelerazione tanto attesa.

E cioè l' illustrazione in Consiglio dei ministri del dpcm che autorizza Via XX Settembre, di concerto con Mise e ministero delle Infrastrutture, a sbloccare la procedura di privatizzazione e consentire alle compagnie aeree interessate di entrare nella cosiddetta data room, la stanza virtuale nella quale è possibile analizzare tutti i conti della società e i suoi piani industriali.

In questo modo i possibili compratori, che potranno accedere alla data room in base all' ordine di presentazione della manifestazione, potranno studiare un' offerta adeguata e capire come rendere profittevole la compagnia che in questo momento è ancora molto debole.

Lo dicono i numeri snocciolati dal presidente Alfredo Altavilla in una recente audizione parlamentare, legata all' aggiornamento del piano industriale dello scorso autunno. Tra il 15 ottobre e il 31 dicembre Ita ha registrato 86 milioni di euro di ricavi, ma con un margine operativo negativo per 170 milioni di euro accumulati in appena due mesi e mezzo.

Lo stesso ministro dell' Economia, Daniele Franco, intervenuto nella conferenza stampa al termine della riunione, ha dettato una prima tabella di marcia sulla futura uscita dello Stato dal capitale della compagnia. «Prevediamo che in una prima fase il governo, ovvero il Mef, mantenga una quota di minoranza che potrà in una fase successiva essere venduta». In altre parole, in primo momento il Tesoro dovrebbe assicurarsi un blocco residuale del 30% per poi, in un secondo momento, lasciare del tutto il vettore.

Resta da capire chi alla fine potrà davvero mettere le mani sulla cloche di Ita.

In pole position, come detto, c' è Msc, il gruppo delle crociere della famiglia di armatori Aponte, la cui manifestazione, arrivata tre settimane fa, poggia su una valutazione di 1,2-1,4 miliardi. Il



Il Tempo

Focus

processo di privatizzazione avverrebbe attraverso l'ingresso di Msc nell' azionariato, mentre in parallelo ci sarebbe il supporto logistico, commerciale e strategico di Lufthansa.

Questo perché il colosso tedesco, ricapitalizzato e salvato con 9 miliardi sborsati dagli azionisti ma con la garanzia e la regia dell' allora governo Merkel, due anni fa, ha bisogno di diverse settimane prima di valutare l' ingresso nel capitale di Ita in quanto nel gruppo teutonico figurano altre compagnie, i cui board debbono necessariamente essere coinvolti.

Ma attenzione a Delta. Il vettore americano è un evergreen, dal momento che in questi anni si è in più momenti affacciato dalle parti dell' allora Alitalia. Il gigante statunitense dei cieli ha annunciato infatti, come riportato da Repubblica, la sua mossa al governo italiano, proprio alla vigilia del consiglio dei ministri di ieri mattina. Alla fine la spunterà chi presenterà un piano davvero credibile e in grado di portare valore a Ita, come sostengono ai piani alti del Mef, oltre a battere nei cieli la concorrenza spietata delle low cost, a cominciare da Ryanair. Senza mai dimenticare che in caso di intenzioni ostili o poco industriali, il governo può sempre fermare il tutto esercitando il Golden power.

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Per San Valentino GNV offre super-sconti

GENOVA GNV ha annunciato la promozione in occasione di San Valentino: a coloro che prenotano un biglietto tra l'11 ed il 14 di febbraio verrà riconosciuto uno sconto fino al 40%. La promozione è valida per i viaggi in programma da febbraio fino a settembre 2022 su tutti i collegamenti operati dalla Compagnia, ad esclusione di quelli per le isole Baleari per i quali è attiva una promo dedicata ai nuclei famigliari. La giornata degli innamorati sarà l'ultimo di 4 giorni di sconti offerti da GNV, grazie alla promo che consente ai passeggeri di programmare il viaggio in traghetto con maggiore flessibilità e serenità, con la possibilità di cancellare il viaggio senza alcuna penale fino a 7 giorni prima dalla data di partenza, usufruendo di sconti fino al 40% per i viaggi da febbraio a settembre 2022 inclusi. Tra le linee alle quali potrà essere applicato lo sconto sono comprese quelle del mercato italiano per la destinazione Sardegna: la Compagnia offre 2 partenze al giorno da Genova verso Olbia o Porto Torres e una linea tra Civitavecchia e Olbia con 5 partenze a settimana da entrambi i porti; in Sicilia invece GNV opera i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova, Civitavecchia e Napoli, e i collegamenti da Termini Imerese con Civitavecchia e Napoli, con un'offerta che consente di collegare l'isola ai porti più importanti dell'arco tirrenico. Rientrano nella promozione anche il collegamento giornaliero verso l'Albania, della linea Bari-Durazzo, la Tunisia per la quale sono previste partenze settimanali dai porti di Civitavecchia e Palermo per Tunisi, oltre alla linea bisettimanale Genova-Tunisi, che diventa trisettimanale durante l'alta stagione, e il Marocco con 5 linee da e per Italia, Spagna e Francia, offrendo una rete completa verso tutti i maggiori porti mediterranei con i collegamenti bi e trisettimanali Genova-Tangeri, Barcellona-Tangeri e Barcellona-Nador, Sète-Tangeri e Sète-Nador. I passeggeri potranno prenotare rivolgendosi alle Agenzie di viaggio, alle biglietterie portuali di GNV e al Contact Center al numero 010 2094591 o via mail info@gnv.it, oppure direttamente sul sito web www.gnv.it.

12 FEBBRAIO 2022

Per San Valentino GNV offre super-sconti

GENOVA - GNV ha annunciato la promozione in occasione di San Valentino: a coloro che prenotano un biglietto tra l'11 ed il 14 di febbraio verrà riconosciuto uno sconto fino al 40%. La promozione è valida per i viaggi in programma da febbraio fino a settembre 2022 su tutti i collegamenti operati dalla Compagnia, ad esclusione di quelli per le isole Baleari per i quali è attiva una promo dedicata ai nuclei famigliari.

La giornata degli innamorati sarà l'ultimo di 4 giorni di sconti offerti da GNV, grazie alla promo che consente ai passeggeri di programmare il viaggio in traghetto con maggiore flessibilità e serenità, con la possibilità di cancellare il viaggio senza alcuna penale fino a 7 giorni prima dalla data di partenza, usufruendo di sconti fino al 40% per i viaggi da febbraio a settembre 2022 inclusi.

Tra le linee alle quali potrà essere applicato lo sconto sono comprese quelle del mercato italiano per la destinazione Sardegna: la Compagnia offre 2 partenze al giorno da Genova verso Olbia o Porto Torres e una linea tra Civitavecchia e Olbia con 5 partenze a settimana da entrambi i porti; in Sicilia invece GNV opera i collegamenti giornalieri da e per Palermo con Genova, Civitavecchia e Napoli, e i collegamenti da Termini Imerese con Civitavecchia e Napoli, con un'offerta che consente di collegare l'isola ai porti più importanti dell'arco tirrenico.

Rientrano nella promozione anche il collegamento giornaliero verso l'Albania, della linea Bari-Durazzo, la Tunisia per la quale sono previste partenze settimanali dai porti di Civitavecchia e Palermo per Tunisi, oltre alla linea bisettimanale Genova-Tunisi, che diventa trisettimanale durante l'alta stagione, e il Marocco con 5 linee da e per Italia, Spagna e Francia, offrendo una rete completa verso tutti i maggiori porti mediterranei con i collegamenti bi e trisettimanali Genova-Tangeri, Barcellona-Tangeri e Barcellona-Nador, Sète-Tangeri e Sète-Nador.

I passeggeri potranno prenotare rivolgendosi alle Agenzie di viaggio, alle biglietterie portuali di GNV e al Contact Center al numero 010 2094591 o via mail info@gnv.it, oppure direttamente sul sito web www.gnv.it.

<http://www.gazzettamarittima.it/2022/02/12/per-san-valentino-gnv-offre-super-sconti/>

Caro carburanti, qualcosa che non torna

Ci ha chiesto per telefono, con toni tutt'altro che sereni, un amico camionista che opera in particolare nel trasporto dei contenitori dai porti del Tirreno agli hub della Lombardia, di occuparci del caro gasolio. Ecco la sua sintesi: Avete scritto tanto sul costo dei noli marittimi, che fanno arricchire le compagnie di navigazione dei container, ma pochi si occupano del bagno di sangue che ci sta costando l'aumento del prezzo del gasolio da autotrazione. Dove nessun intervento del governo ci è venuto incontro in modo sostanzioso malgrado le tante promesse. * Non essendo esperti di politiche sull'energia, ci dobbiamo limitare al parere dell'uomo della strada, come in effetti siamo: tutte le grandi promesse della transizione ambientale, sia nel nostro che in altri paesi, si stanno traducendo in un massacro economico l'amico ha parlato di bagno di sangue sull'energia elettrica, sul gas e sui carburanti tradizionali: la benzina sta sfiorando i 2 euro al litro e il gasolio non è mai stato così caro dal 2012. I motivi? Prima di tutto il carico fiscale, che grava sempre di più: e che non appare, coprendo con una foglia di fico le scelte della politica. Poi ci sono le varie scelte dei paesi produttori che dopo i cali di costo degli anni passati hanno stretto nuove alleanze e hanno centellinato le estrazioni (salvo riprenderle opache il barile è diventato altamente remunerativo). Quali i rimedi? Visto che non è possibile andare tutti in bicicletta e sostituire i camion con i tricicli, occorrerebbe una politica almeno europea comune verso i fornitori. Ma di unione d'intenti l'Unione Europea sembra averne ben poche. Così dobbiamo, come sempre, pagare di più i nostri trasporti (la monetine sul camion dell'immagine qui sotto) senza che l'autotrasportatore ci guadagni.



Per MSC Crociere l'invernale 2022-2023

GINEVRA MSC Crociere ha presentato i dettagli della programmazione per il prossimo inverno che prevede un'incredibile scelta tra 21 navi moderne ed eleganti ed oltre 190 destinazioni in 85 paesi diversi. L'offerta include crociere di diversa durata fino a 118 notti in tutto il mondo: dal Medio Oriente ai Caraibi, dal Mediterraneo al Nord Europa fino al Sud America e al Sud Africa. MSC World Europa farà base a Doha durante la Coppa del Mondo FIFA Qatar 2022 e in seguito offrirà crociere con scalo a Dubai, Abu Dhabi, Sir Bani Yas (Emirati Arabi Uniti), Doha (Qatar) e Dammam (Arabia Saudita), iniziando con una minicrociera il 20 dicembre prima di riprendere un programma regolare con crociere di 7 notti. Entro la fine del 2022 arriverà anche MSC Seascope, seconda unità della classe Seaside EVO, che sarà posizionata ai Caraibi con due diversi itinerari di 7 notti da PortMiami (USA) a partire dall'11 dicembre, arricchendo ulteriormente la già variegata offerta di MSC Crociere nei Caraibi. Leonardo Massa, managing director di MSC Crociere ha dichiarato: Emozioni. Questo è il regalo che vogliamo fare a tutti i passeggeri che decideranno di fare una vacanza a bordo delle nostre navi.

Per la stagione invernale abbiamo infatti pensato ad un'offerta senza precedenti: crociere brevi e più lunghe in 5 continenti tutti da esplorare, con ben 2 World Cruise nel 2023 organizzate per consentire a tutti di poter partecipare ad una vera e propria esperienza che rimarrà per tutta la vita. Il tutto all'insegna della sicurezza, grazie al nostro protocollo che dall'agosto 2020 ci ha permesso di ripartire e che è stato costantemente aggiornato, e dell'assoluta flessibilità garantita dalla nostra formula Sicuro & Sereno che permette di riprogrammare gratuitamente la propria crociera fino a pochi giorni prima della partenza. Insomma, con MSC Crociere un inverno di sicurezza, scoperta e relax. Per la panoramica del programma dell'inverno 2022/2023 si possono avere dettagli dai link delle specifiche destinazioni.

12 febbraio 2022 Per MSC Crociere l'invernale 2022-2023 | La Gazzetta Marittima

Per MSC Crociere l'invernale 2022-2023

12 febbraio 2022



GINEVRA - MSC Crociere ha presentato i dettagli della programmazione per il prossimo inverno che prevede un'incredibile scelta tra 21 navi moderne ed eleganti ed oltre 190 destinazioni in 85 paesi diversi. L'offerta include crociere di diversa durata fino a 118 notti in tutto il mondo: dal Medio Oriente ai Caraibi, dal Mediterraneo al Nord Europa fino al Sud America e al Sud Africa.

MSC World Europa farà base a Doha durante la Coppa del Mondo FIFA Qatar 2022™ e in seguito offrirà crociere con scalo a Dubai, Abu Dhabi, Sir Bani Yas (Emirati Arabi Uniti), Doha (Qatar) e Dammam (Arabia Saudita), iniziando con una minicrociera il 20 dicembre prima di riprendere un programma regolare con crociere di 7 notti.

Entro la fine del 2022 arriverà anche MSC Seascope, seconda unità della classe Seaside EVO, che sarà posizionata ai Caraibi con due diversi itinerari di 7 notti da PortMiami (USA) a partire dall'11 dicembre, arricchendo ulteriormente la già variegata offerta di MSC Crociere nei Caraibi.

Leonardo Massa, managing director di MSC Crociere ha dichiarato: "Emozioni. Questo è il regalo che vogliamo fare a tutti i passeggeri che decideranno di fare una vacanza a bordo delle nostre navi. Per la stagione invernale abbiamo infatti pensato ad un'offerta senza precedenti: crociere brevi e più lunghe in 5 continenti tutti da esplorare, con ben 2 World Cruise nel 2023 organizzate per consentire a tutti di poter partecipare ad una vera e propria esperienza che rimarrà per tutta la vita.

Il tutto all'insegna della sicurezza, grazie al nostro protocollo che dall'agosto 2020 ci ha permesso di ripartire e che è stato costantemente aggiornato, e dell'assoluta flessibilità garantita dalla nostra formula Sicuro & Sereno che permette di riprogrammare gratuitamente la propria crociera fino a pochi giorni prima della partenza. Insomma, con MSC Crociere un inverno di sicurezza, scoperta e relax".

Per la panoramica del programma dell'inverno 2022/2023 si possono avere dettagli dai link delle specifiche destinazioni.

<https://www.saggiobordofinora.com/2022/02/12/per-msc-crociere-l-invernale-2022-2023/>

Legge Salvamare, perché è bloccata?

ROMA Buttare via la plastica al mare è criminale, questo uccide la terra. Dobbiamo tutelare la biodiversità, dobbiamo prenderci cura del Creato. Queste le parole di Papa Francesco che, durante la trasmissione domenicale *Che tempo che fa*, è tornato a parlare di ambiente. Marevivo, che dal 1985 lotta contro la plastica dispersa in mare, prende forza dalle parole di Papa Francesco a supporto della sua mission e rinnova al Parlamento la richiesta dell'approvazione urgente della Legge Salvamare, rilanciando la petizione che finora ha raccolto oltre 55.000 firme e che vede sempre più persone unirsi all'appello, insieme al mondo del mare (Federazione del Mare, Assonave, **Assoporti**, Confindustria Nautica, Confitarma, Federpesca, Lega Navale, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda). Ogni giorno 731 tonnellate di plastica entrano nel Mar Mediterraneo, trasformandosi in microplastiche che finiscono sulle nostre spiagge, vengono ingerite dai pesci e arrivano nei nostri piatti. Per fermare questa assurdità Marevivo ha chiesto e ottenuto la Legge Salvamare, già approvata dal Senato lo scorso 8 novembre 2021. Da allora la legge è ferma alla Camera dei Deputati per un cavillo legislativo e, nel frattempo, sono finite in mare altre 61 mila tonnellate di plastica! Il provvedimento prevede, inoltre, l'installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare i rifiuti prima che arrivino in mare. E non solo: si occupa anche di educazione, campagne di pulizia, dissalatori, inquinamento da microfibre e tanto altro!



LA COMPAGNIA

Via alla privatizzazione di Ita Franco: "Possiamo cederla tutta"

All' inizio lo Stato manterrà una quota tra 10 e 20 per cento Msc è favorita ma anche Delta in corsa Il ministro: "Valutiamo la vendita diretta"

DI ALDO FONTANAROSA

ROMA - Il governo Draghi si prepara a vendere una quota molto ampia di Ita Airways, che può superare il 75% del capitale. E in prospettiva il governo pensa addirittura a un disimpegno totale dalla compagnia aerea nazionale. Nessuna azione di Ita, in questo caso, resterebbe in mano pubblica. La trattativa per la vendita del vettore viaggerà su due binari. Si stabilirà un dialogo privilegiato con l' Msc Group della famiglia Aponte, che ha già formalizzato una manifestazione d' interesse per Ita. Ma il premier Draghi tiene aperta la porta alle compagnie Usa (come Delta Airlines) che da anni vogliono investire nel nostro Paese.

Ieri mattina, il Consiglio dei ministri ha esaminato una bozza del decreto (un Dpcm) che avvia la privatizzazione di Ita, oggi proprietà dello Stato al 100%. Poco dopo, in conferenza stampa, il ministro Daniele Franco (Economia) pronuncia parole che non sfuggono agli esperti di Diritto Civile. Il mio ministero - spiega Franco - manterrà «una quota minoritaria in Ita e - aggiunge con chiarezza - non di controllo». Una frase che dice molto.

Il ministero dell' Economia - con una partecipazione di appena il 10% dentro Ita - conserverebbe due prerogative non banali: il diritto di convocare l' assemblea dei soci e - ancora - di denunciare «gravi irregolarità nella gestione». Una partecipazione un po' più alta (il 20%) permetterebbe al socio di minoranza (il ministero) di esercitare anche l' azione di responsabilità contro amministratori e sindaci.

Ecco: il governo è convinto che soglie come queste - per quanto basse - siano sufficienti a preservare l' interesse pubblico nella gestione del vettore. La partecipazione pubblica in Ita, dunque, si attesterà al 20%, come tetto massimo.

Sempre il ministro Franco apre alla «vendita diretta» di Ita. In altre parole, si riserva di scegliere l' Msc Group se nessun' altra impresa manifesterà l' interesse a rilevare la maggioranza di Ita. Al momento, dunque, Msc Group resta favorita nell' acquisizione. Società svizzera, in verità Msc Group non potrebbe prendere più del 49% di Ita (perché così impongono le norme Ue). Ma Msc Group può comprare attraverso una sua controllata comunitaria, come è la holding lussemburghese.

Msc Group - che nella manifestazione d' interesse si impegna a un' energica iniezione di capitali dentro Ita - avrebbe in Lufthansa un partner commerciale solido.

Consulenti indipendenti stanno già tracciando le linee del Piano strategico integrato che unirebbe Msc Group, Ita e Lufthansa. Prevede - tra le altre cose - che Ita travasi i suoi passeggeri nei due super



aeroporti tedeschi, gli hub di Monaco e Francoforte. Passeggeri che avrebbero come destinazione finale l' America Latina, un quadrante del Mondo dove Lufthansa è meno forte di quanto vorrebbe.

In senso inverso, i passeggeri di Lufthansa farebbero tappa a Roma Fiumicino per dirigersi verso l' Asia dove invece la compagnia tedesca è fortissima. Ita - che sta per lanciare un solo volo lungo quella direttrice, da Roma Fiumicino a Tokyo Haneda - si ritroverebbe protagonista in Oriente.

Il dialogo privilegiato con l' Msc Group non taglia fuori altri potenziali compratori, anzi. Il ministro Franco parla di svariati «soggetti interessati» a questa privatizzazione. Uno dei più motivati è Delta che ha preannunciato, per vie informali, una manifestazione d' interesse. I manager di Delta hanno ben presente il principio della duty of care che deve guidare la loro azione. Questo principio impone ai manager delle grandi aziende di agire in modo "informato e prudente". In concreto Delta ha quasi l' obbligo di studiare un' alleanza con Ita - di informarsi sui conti - anche se poi non dovesse perfezionarla. Non possono ignorare, i manager di Delta, le implicazioni di un patto Ita-Lufthansa. L' intesa italo-tedesca - solo per dirne una porterebbe Ita fuori dall' alleanza commerciale "Sky Team" (dove è con Delta e Air France-Klm). Ita si trasferirebbe nell' alleanza concorrente "Star Alliance", con Lufthansa, Singapore, Turkish e con l' americana United.

Franco e le due ipotesi per la privatizzazione: offerta pubblica o cessione diretta. In pole Msc in partnership con Lufthansa

Il governo dice sì alla vendita di Ita lo Stato resta socio ma studia l' addio

PAOLO BARONI

PAOLO BARONI ROMA A meno di cinque mesi dal suo debutto il governo avvia ufficialmente le pratiche per privatizzare Ita Airways, la compagnia aerea nata dalle ceneri della vecchia Alitalia.

Dopo che tre settimane fa il gruppo Msc, leader mondiale nel settore cargo e numero tre mondiale nelle crociere, ha smosso le acque avanzando assieme a Lufthansa una manifestazione di interesse, ieri il Consiglio dei ministri ha approvato un decreto del presidente del Consiglio che fissa le regole per la cessione del controllo della compagnia.

Parte la «procedura per la vendita di Ita», ha annunciato ieri il numero uno dell'esecutivo, Mario Draghi.

«Oggi abbiamo illustrato al Cdm il Dpcm per avviare il processo di ricerca di un partner per Ita: seguiremo le usuali procedure di offerta pubblica o vendita diretta», ha spiegato poi il ministro dell'Economia Daniele Franco durante la conferenza stampa a Palazzo Chigi al termine della riunione del governo. Il ministro ha poi aggiunto che «non abbiamo un programma in cui predeterminiamo i tempi» e che ci sarebbero già «soggetti interessati» all'operazione.

Col Dpcm viene anche fissata la quota da dismettere. «In una prima fase prevediamo che il Mef mantenga una quota minoritaria e non di controllo che potrà essere in fase successiva venduta», ha precisato il titolare del Mef nel cui mani oggi sta il 100% delle quote.

Stando all'offerta fatta da Msc, e valutata all'incirca 1,2/1,5 miliardi di euro, al Mef nella prima fase potrebbe restare il 40%, mentre il gruppo di Gianluigi Aponte terrebbe per sé il 60%. Lufthansa avrebbe solo un ruolo di supporto tecnico e commerciale, ma non è escluso che più avanti possa a sua volta entrare nel capitale della società.

In pratica, il pallino adesso passa al Mef che procederà lungo un doppio binario: nel caso l'offerta di Msc restasse l'unica sul tavolo procederà con la trattativa privata. Nel caso invece arrivassero altre proposte concrete, dopo aver deciso la quota di capitale che intende cedere, verrà bandita un'asta per selezionare l'offerta migliore.

Non è un mistero che al Mef, ma non solo, ritengano molto interessante l'offerta avanzata dal patron di Msc, Aponte, che rilevando Ita intende sviluppare importanti sinergie nel settore cargo e nel campo del turismo con la compagnia guidata da Alfredo Altavilla. Ma non è però escluso che altri pretendenti possano farsi avanti. Si parla sempre di Air France-Klm, ma fintanto che la compagnia franco-olandese non avrà restituito i prestiti legati al Covid non potrà effettuare acquisizioni. Poi c'è Delta che

The collage contains several elements: at the top left, a small snippet of a newspaper page with the headline 'Il governo dice sì alla vendita di Ita lo Stato resta socio ma studia l' addio'; below it, a larger version of the same headline; to the right of the headline, a photo of Mario Draghi; below the headline, a photo of Daniele Franco; and at the bottom right, a photo of a building, likely Palazzo Chigi.

La Stampa

Focus

potrebbe a sua volta farsi avanti e ci sono voci circa il possibile interesse di uno o più fondi di investimento internazionali. Finora però oltre alle indiscrezioni non si è andati.

«Per noi rimane imprescindibile che la compagnia non venga svenduta e che lo Stato mantenga una quota di partecipazione maggioritaria potendo esercitare in ogni momento la cosiddetta golden power», sollecita il segretario della Filt Cgil, Fabrizio Cuscito.

Che però si aspetta anche di conoscere idee e progetti dei futuri soci, «se il loro progetto industriale prevede uno sviluppo, anche maggiore, rispetto a quello attuale di Ita, in termini di numero di aeromobili e network servito» e soprattutto «se si possa prevedere un' accelerazione rispetto alle assunzioni di tutti i dipendenti Alitalia ancora in cassa integrazione». E magari anche di quelli lasciati a casa da altre compagnie come Air Italy, Norwegian e Blue Panorama «perché ci aspettiamo un piano industriale di sviluppo superiore a quello attuale di Ita».

- © RIPRODUZIONE RISERVATA

Dopo il risanamento torna l'interesse

Ora tutti vogliono Ita: si fa avanti anche Delta

Mentre il Tesoro apre le porte alla cordata Msc-Lufthansa, riservandosi una quota di minoranza, la compagnia americana torna a farsi viva

BENEDETTA VITETTA

Con il passare delle settimane si allunga la fila dei possibili pretendenti di Ita Airways, la nuova "mini-Alitalia", per cui a soli 4 mesi dalla nascita (era il 15 ottobre 2021) ieri il governo ha già fatto decollare la procedura di privatizzazione. E così dopo la manifestazione di interesse presentata lo scorso 24 gennaio dal gruppo svizzero Msc Group, della famiglia Aponte che si occupa di navi portacontainer e crociere, e dalla compagnia aerea tedesca Lufthansa (in qualità di partner industriale e commerciale) per acquistare la maggioranza della società (si parla del 60% del capitale, ndr), nelle scorse ore, secondo Repubblica, si sarebbero fatti avanti pure gli americani di Delta Air Lines, compagnia che vanta una lunga storia con la ex Alitalia e che attualmente è alleata in Europa di Air France-Klm. «Siamo regolarmente in contatto con i vertici di Ita» ha fatto sapere ieri un portavoce della compagnia che non ha confermato la manifestazione di interesse. Ma tra potenziali interessati al dossier ci sarebbero anche due fondi internazionali pronti a presentare a breve una loro proposta.

C'è da dire che questa rinnovata attenzione internazionale è legata a doppio filo con il risanamento dell'azienda che dall'essere nota nel mondo per il perenne e cronico "rosso" s'è trasformata in una piccola seppur ancor debole compagnia di bandiera, controllata al 100% dal Mef, ma che purtroppo ha già conti negativi legati al fatto che poco dopo l'avvio ha fatto capolino la variante Omicron che ha letteralmente scombussolato i piani di volo della neonata azienda. Che ha comunque un valore stimato di 1,2-1,4 miliardi di euro. Ragion per cui il governo ha deciso di imprimere una forte accelerazione al progetto di privatizzazione che, dopo la prima manifestazione della cordata Msc-Lufthansa, aveva bisogno di una cornice giuridica entro cui muoversi, ossia un Dpcm che avvia la definitiva procedura di vendita.

«Seguiremo le usuali procedure: offerta pubblica o vendita diretta.

Abbiamo dei soggetti interessati» ha spiegato ieri il ministro dell'Economia, Daniele Franco, illustrando il Dpcm (firmato dalla presidenza del Consiglio, dal Mef e dal Mise).

Quanto ai tempi della vendita («Non abbiamo un programma in cui predeterminiamo i tempi» ha precisato Franco) restano quelli annunciati dai vertici che puntano a chiudere la partita entro giugno.

«Una cosa che il Dpcm fissa» ha aggiunto il numero uno del Tesoro, «è la questione delle quote: prevediamo che in una prima fase il Governo mantenga una quota minoritaria. Quota che, in una fase successiva, potrà esser venduta».

Una rassicurazione che, però, non fa stare tutti tranquilli. In pressing sull'esecutivo sono già i



Libero

Focus

sindacati che chiedono al governo che mantenga una quota di maggioranza: «Per noi rimane imprescindibile che la compagnia non venga svenduta e lo Stato mantenga una quota di partecipazione maggioritaria potendo esercitare in ogni momento la cosiddetta Golden Power», ha spiegato Fabrizio Cuscito, segretario nazionale della Filt Cgil.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Rapporto Small Scale LNG WATCH

Crescita continua per gli usi diretti del GNL in Italia

Redazione Seareporter.it

Milano, 11 febbraio 2022 - Nonostante la brusca frenata di fine anno crescono i consumi di metano liquido per i trasporti, le industrie e le reti isolate, la nuova filiera industriale che già aveva ben resistito alla crisi pandemica del 2020. Lo certifica il rapporto 'SSLNG WATCH 2021', giunto alla quinta edizione, realizzato da MBS Consulting SpA (già REF-E Srl), società diretta e coordinata da Cerved Group S.p.A. La richiesta di GNL per gli usi diretti ha superato nel 2021 circa 180 mila tonnellate, con un aumento del 43% rispetto al 2020, anno condizionato dal rallentamento economico dovuto alle quarantene per il Covid, ma che comunque registrò un saldo positivo anche se minimo. Fino all'inizio dell'autunno il settore è stato capace di recuperare il gap con ulteriori nuovi investimenti infrastrutturali. L'attuale rallentamento dovrebbe, quindi, essere recuperato quando i prezzi europei del gas naturale scenderanno, come previsto a fine inverno. Nel complesso sono più di 220 gli impianti di GNL di piccola taglia (più 64%), con la parte più consistente ancora rappresentata dalle stazioni di servizio, 133 a fine 2021, di cui 12 che erogano solo L-GNC alle auto e tutte le altre che servono anche i camion. Questi ultimi sono circa 4.000

gli immatricolati in Italia cui se ne sommano circa 500 circolanti nel Paese immatricolati all'estero. Il Rapporto elenca e localizza ogni singolo impianto stradale, industriale o al servizio di reti cittadine isolate. La principale novità dell'anno è l'entrata in servizio dei primi due depositi costieri di GNL nel Mediterraneo dedicati agli usi diretti: a maggio l'impianto HIGAS da 9 mila mc nel porto di Santa Giusta-Oristano, grazie al quale è in corso una veloce metanizzazione della Sardegna, a ottobre l'impianto DIG (Depositi Italiani Gnl) da 20 mila mc nel porto di Ravenna. Nei pochi mesi di attività i due impianti hanno già erogato circa 20 mila mc di GNL in precedenza approvvigionati dai rigassificatori di Marsiglia e trasportati in Italia con autobotti. Higas (80% Avenir, 10% ciascuna Gas and Heat e CPL Concordia) ha permesso la metanizzazione in Sardegna di oltre 50 cittadine; DIG (PIR 51%, Edison 39%, Enagas 19%) da Ravenna favorirà, in particolare, lo sviluppo della rete stradale soprattutto nel Mezzogiorno, dove oggi sono presenti solo il 12% degli impianti italiani. Entrambi i depositi sono dotati di una propria nave cisterna per rifornimenti presso i sei terminali disponibili nel Mediterraneo, cui si aggiungerà presto l'OLT al largo di Livorno, o in altri impianti extra mediterranei. In Italia sono ancora limitati i consumi per le imbarcazioni, circa 14 mila mc riforniti nel 2012 nel solo porto di La Spezia. Recensita nel Rapporto anche la decina di nuove navi che arriveranno sulle rotte italiane nei prossimi anni, e che potranno essere rifornite truck to ship o ship to ship anche in altri porti nazionali utilizzando le normative tecniche deliberate dai Vigili del Fuoco lo scorso luglio. Importante la crescita delle industrie isolate che hanno deciso di passare al GNL lasciando i derivati petroliferi,



Sea Reporter

Focus

oggi 42, con un aumento di circa il 30% sul 2020. Sono già 5 gli impianti che producono bioGNL recensiti nel Rapporto, con una capacità complessiva di oltre 17 mila mc; prevista una forte crescita quest' anno e nei prossimi grazie alla decina di nuovi impianti in costruzione per una capacità complessiva di circa 90 mila mc. Secondo MBS Consulting le prospettive del settore non sono in discussione, anche se il 2022 si è aperto con una situazione difficile. La perdita di competitività del GNL rispetto ai prodotti petroliferi è destinata a continuare nei prossimi mesi con una probabile riduzione della domanda e un minor uso delle infrastrutture. La loro disponibilità dovrebbe però permettere un rapido recupero o contenimento in corso d' anno.

Cresce in Italia il Gnl dove ma è ancora limitato il consumo per le navi

Il rapporto 'SSLNG WATCH 2021' ricorda gli ultimi depositi portuali entrati in funzione e gli appena 14.000 mc riforniti nel solo porto di La Spezia

Nonostante la brusca frenata di fine anno crescono i consumi di metano liquido per i trasporti, le industrie e le reti isolate, la nuova filiera industriale che già aveva ben resistito alla crisi pandemica del 2020. Lo dice la quinta edizione del rapporto 'SSLNG WATCH 2021' realizzato da Mbs Consulting SpA, società diretta e coordinata da Cerved Group. 'La richiesta di GNL per gli usi diretti ha superato nel 2021 circa 180 mila tonnellate, con un aumento del 43% rispetto al 2020, anno condizionato dal rallentamento economico dovuto alle quarantene per il Covid, ma che comunque registrò un saldo positivo anche se minimo. Fino all'inizio dell'autunno il settore è stato capace di recuperare il gap con ulteriori nuovi investimenti infrastrutturali. L'attuale rallentamento dovrebbe, quindi, essere recuperato quando i prezzi europei del gas naturale scenderanno, come previsto a fine inverno' si legge in una nota. In Italia nel complesso sono più di 220 gli impianti di Gnl di piccola taglia (più 64%) esistenti, con la parte più consistente ancora rappresentata dalle stazioni di servizio, 133 a fine 2021, di cui 12 che erogano solo L-Gnc alle auto e tutte le altre che servono anche i camion. Questi ultimi sono circa 4.000 gli immatricolati in Italia cui se ne sommano circa 500 circolanti nel Paese immatricolati all'estero. Il rapporto elenca e localizza ogni singolo impianto stradale, industriale o al servizio di reti cittadine isolate. La principale novità dell'anno è l'entrata in servizio dei primi due depositi costieri di Gnl nel Mediterraneo dedicati agli usi diretti: a maggio l'impianto Higas da 9.000 mc nel porto di Santa Giusta-Oristano e a ottobre l'impianto di Depositi Italiani Gnl (Dig) da 20.000 mc nel porto di Ravenna. Nei pochi mesi di attività i due impianti hanno già erogato circa 20.000 mc di Gnl in precedenza approvvigionati dai rigassificatori di Marsiglia e trasportati in Italia con autobotti. Higas (80% Avenir, 10% ciascuna Gas and Heat e Cpl Concordia) ha permesso la metanizzazione in Sardegna di oltre 50 cittadine; Dig (PIR 51%, Edison 39%, Enagas 19%) da Ravenna favorirà, in particolare, lo sviluppo della rete stradale soprattutto nel Mezzogiorno, dove oggi sono presenti solo il 12% degli impianti italiani. Entrambi i depositi sono dotati di una nave cisterna dedicata per rifornimenti presso i sei terminali disponibili nel Mediterraneo, cui si aggiungerà presto l'Olt Offshore al largo di Livorno, o in altri impianti extra mediterranei. In Italia sono ancora limitati i consumi per le navi, circa 14.000 mc riforniti nel 2021 nel solo porto di La Spezia. Recensita nel Rapporto anche la decina di nuove navi che arriveranno sulle rotte italiane nei prossimi anni, e che potranno essere rifornite truck to ship o ship to ship anche in altri porti nazionali utilizzando le normative tecniche deliberate dai Vigili del Fuoco lo scorso luglio. Importante la crescita delle industrie isolate che hanno deciso di passare al Gnl lasciando i derivati petroliferi,



Shipping Italy

Focus

oggi 42, con un aumento di circa il 30% sul 2020. Sono già 5 gli impianti che producono bioGnl recensiti nel Rapporto, con una capacità complessiva di oltre 17.000 mc; prevista una forte crescita quest' anno e nei prossimi grazie alla decina di nuovi impianti in costruzione per una capacità complessiva di circa 90.000 mc. Secondo Mbs Consulting le prospettive del settore non sono in discussione, anche se il 2022 si è aperto con una situazione difficile. La perdita di competitività del Gnl rispetto ai prodotti petroliferi è destinata a continuare nei prossimi mesi con una probabile riduzione della domanda e un minor uso delle infrastrutture. La loro disponibilità dovrebbe però permettere un rapido recupero o contenimento in corso d' anno.