



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 22 aprile 2022**



Rassegna stampa

Prime Pagine

22/04/2022	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Foglio	11
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Giornale	12
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Giorno	13
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Manifesto	14
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Mattino	15
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Messaggero	16
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Secolo XIX	18
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Sole 24 Ore	19
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Il Tempo	20
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	Italia Oggi	21
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	La Nazione	22
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	La Repubblica	23
Prima pagina del 22/04/2022		
22/04/2022	La Stampa	24
Prima pagina del 22/04/2022		

Trieste

21/04/2022	Affari Italiani	25
Sequestri yacht oligarchi russi, la sola Sy A ci costa 150mila al giorno		

21/04/2022	Dagospia	26
LE SANZIONI AGLI YACHT SONO UN CETRIOLONE PER TUTTI NOI - MANTENERE LE MEGA BARCHE DEGLI OLIGARCHI RUSSI COSTA ALLO STATO 150 MILA EURO AL GIORNO: COME IL CASO DELLA "SY A", GIOIELLO DA DA TRE ALBERI E 530 MILIONI DI EURO, ATTRACCATO AL PORTO DI ...		
21/04/2022	Shipping Italy	28
Rossi (Arkas): 'Dalla Turchia impennata di traffici verso Italia ed Europa'		

Venezia

21/04/2022	Ansa	30
Porti: Venezia e Chioggia fanno squadra per sfide del futuro		
21/04/2022	Il Nautilus	31
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA: PRESENTATO A UNIONCAMERE DEL VENETO IL PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE		
21/04/2022	Messaggero Marittimo	33
Sviluppo del sistema portuale veneto		
21/04/2022	Sea Reporter	35
Presentato il piano strategico per lo sviluppo del Sistema Portuale Veneto		
21/04/2022	Venezia Today	37
Il futuro del porto: energia pulita, infrastrutture, sinergia con l' economia territoriale		

Savona, Vado

21/04/2022	Savona News	38
Savona, nave da carico non sicura bloccata dalla Capitaneria di Porto		
21/04/2022	Savona News	39
Savona, l' ammiraglio Pierpaolo Ribuffo in visita alla sede della Capitaneria di porto - Guardia Costiera (FOTO)		

Genova, Voltri

21/04/2022	Ansa	40
Logistica: Giachino, regaliamo 10mld Pil a porti Nord Europa		
21/04/2022	BizJournal Liguria	41
Stati Generali Logistica Nord Ovest: un retroporto hi-tech per la crescita dei porti liguri		
21/04/2022	Corriere Marittimo	43
Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, Slala: "Nel basso Piemonte il retroporto di Genova"		
21/04/2022	Corriere Marittimo	45
Trasporto su ferro, Benevolo (RAM): "Nord Ovest, overperformance +14% grazie agli incentivi" - Stati Generali Logistica		
21/04/2022	FerPress	47
Stati Generali Logistica: Toti, Governo e Regioni attorno a tavolo per costruire filiera di cui c'è bisogno		
21/04/2022	FerPress	48
Stati Generali Logistica: per porti di Genova e Savona il futuro si chiama retroporto		
21/04/2022	Informare	50
Rilanciata la proposta di creare una grande area retroportuale nel basso Piemonte		

21/04/2022	Informatore Navale		51
SLALA - PER I PORTI DI GENOVA E SAVONA IL FUTURO SI CHIAMA RETROPORTO			
21/04/2022	Italpress		53
Logistica, Toti "Governo e Regioni insieme per costruire la filiera"			
21/04/2022	Messaggero Marittimo	Redazione	54
Retroporto, la svolta per Savona e Genova			
21/04/2022	Sardegna Reporter		56
Tra retroporti e buffer intelligenti agli Stati Generali della Logistica non mancano paradossi			
21/04/2022	Ship Mag	Tommy Periglioso	59
Saimare, Giachino confermato alla presidenza			
21/04/2022	Shipping Italy		60
Alessandria torna retroporto ideale della Liguria			
21/04/2022	Shipping Italy		62
"Servono 2 miliardi e 15 anni": si è dimesso il supervisore della nuova diga di Genova			
21/04/2022	The Medi Telegraph		64
Stati generali, rilanciato il sistema dei buffer per decongestionare la Liguria			
21/04/2022	The Medi Telegraph		67
Dallo sbarco in Borsa al ponte di Genova: i 20 anni di Bono alla guida di Fincantieri			
21/04/2022	Transportonline		68
Stati Generali Logistica Nord Ovest: creare un retroporto hi-tech per Genova e Savona			

Ravenna

21/04/2022	RavennaNotizie.it	Redazione	70
Si conclude sulla motobarca "Stella polare" l' Alternanza Scuola-Lavoro con Sapis per i ragazzi dell' ITIS di Ravenna			
21/04/2022	ravennawebtv.it	Redazione	71
Capitaneria di porto: Divieto di accesso alle dighe foranee e moli guardiani in caso di maltempo			

Marina di Carrara

21/04/2022	Il Nautilus		72
THE ITALIAN SEA GROUP: PROCEDE A VELE SPIEGATE AL RILANCIO DI PERINI NAVI			
21/04/2022	Ship Mag	Redazione	74
The Italian Sea Group procede al rilancio di Perini Navi, ecco i progetti			

Livorno

21/04/2022	Corriere Marittimo		75
Riparte la stagione crocieristica all' Elba, arrivata a Portoferraio la nave Island Sky			
21/04/2022	Port Logistic Press	Ufficio stampa	76
Con la "Settimana Velica Internazionale Accademia Navale Città di Livorno" parte il circuito Vele d' epoca			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/04/2022	Ancona Today	78
Premio Kaufmann, tour e mostre: tutti gli eventi di domenica 24 aprile ad Ancona		
22/04/2022	corriereadriatico.it	80
Dal sisma alla pandemia: i vigili del fuoco volontari fanno il punto dal prefetto Filippi		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/04/2022	Agenparl	81
Comunicato stampa AdSP MTCS - resoconto della seduta del Comitato di Gestione. Approvato il piano strategico del porto di Civitavecchia		
21/04/2022	CivOnline	83
"Più vicini possibili ai passeggeri"		
21/04/2022	CivOnline	84
"Necropoli, persi 2mila visitatori"		
21/04/2022	CivOnline	85
Automotive, Grimaldi continua a puntare su Civitavecchia		
21/04/2022	CivOnline	86
Turismo, Luciani: "Vogliamo offrire alternative a chi non va a Roma"		
21/04/2022	CivOnline	87
Piano strategico del porto di Civitavecchia: ok all' unanimità		
21/04/2022	Il Nautilus	89
AdSP MTCS: Approvato il piano strategico del porto di Civitavecchia		
21/04/2022	Informazioni Marittime	90
Approvato il piano regolatore di sistema portuale di Civitavecchia		
21/04/2022	Sea Reporter	91
Il Comitato di Gestione ha deliberato parere favorevole al piano strategico per il porto di Civitavecchia		

Bari

21/04/2022	Il Nautilus	92
PRESENTATA QUESTA MATTINA LA PRIMA TAPPA DI COPPA ITALIA DINGHY		
21/04/2022	Ildenaro.it	95
Sud, Carfagna "Non resteranno sulla carta gli investimenti del Pnrr"		
21/04/2022	Italpress	97
Zes, Carfagna "Il 40% di investimenti al Sud non resterà sulla carta"		
21/04/2022	Messaggero Marittimo	99
Bari: Un porto in espansione, proiettato verso il futuro		

Brindisi

21/04/2022	Brindisi Report	100
Cgil: "Indispensabili impianti a ciclo combinato, in attesa incremento rinnovabili"		
21/04/2022	Brindisi Report	102
Brindisi punta sul turismo		

Taranto

21/04/2022	Abruzzo Web	103
INAUGURATO BELEOLICO, PRIMO IMPIANTO OFF SHORE NEL MEDITERRANEO, A FIRMA DI RENEXIA DEL GRUPPO TOTO		
21/04/2022	Abruzzo Web	105
IL PRIMO PARCO EOLICO MARINO DEL MEDITERRANEO: RENEXIA PRESENTA "BELEOLICO" A TARANTO		
21/04/2022	Affari Italiani	107
Rinnovabili, Taranto spiana la strada: al via il primo parco eolico offshore		
21/04/2022	Ansa	109
Energia: da Beleolico 220 MWh annui ad Autorità portuale Taranto		
21/04/2022	Ansa	110
Energia: inaugurato Beleolico, parco eolico offshore a Taranto		
21/04/2022	Askaneews	111
Inaugurato a Taranto il primo impianto eolico del Mediterraneo		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

21/04/2022	Ansa	113
Porti: Consiglio Stato accoglie ricorso Autorità Gioia Tauro		
21/04/2022	FerPress	114
Consiglio di Stato: ADSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio vince contro Zito Evoluzioni Navali Yacht		
21/04/2022	Il Nautilus	116
CONSIGLIO DI STATO: ADSP MTMI VINCE CONTRO ZITO EVOLUZIONI NAVALI YACHT		
21/04/2022	Informare	118
Il Consiglio di Stato accoglie il ricorso dell' ente portuale di Gioia Tauro contro Zito Evoluzioni Navali Yacht		
21/04/2022	Informazioni Marittime	119
Consiglio di Stato, AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio vince contro Zito Evoluzioni Navali Yacht		
21/04/2022	Messaggero Marittimo	Redazione 121
Gioia Tauro: AdSp vince ricorso contro Zito		
21/04/2022	Sea Reporter	Redazione Seareporter.it 123
Consiglio di Stato: l' AdSP calabrese vince contro Zito Evoluzioni Navali Yacht		

Olbia Golfo Aranci

21/04/2022	Ansa	125
Dopo due anni di stop ritornano le crociere a Golfo Aranci		

21/04/2022	Informatore Navale	126
AdSP del Mare di Sardegna - Prima nave da crociera 2022 per il porto di Golfo Aranci		
21/04/2022	Informazioni Marittime	127
Sardegna, a Golfo Aranci sono tornate le crociere		
21/04/2022	Messaggero Marittimo	Redazione 128
Prima nave da crociera a Golfo Aranci		
21/04/2022	Olbia Notizie	Redazione 129
Dopo due anni di stop riapprodano le navi da crociera a Golfo Aranci		
21/04/2022	Port News	di Redazione Port News 130
Golfo Aranci, crociere in gran spolvero		

Catania

21/04/2022	Ansa	131
Rissa con sparatoria al porto di Catania, un ferito		
21/04/2022	Catania Oggi	132
Rissa al porto di Catania, un ferito		
21/04/2022	New Sicilia	Redazione NewSicilia 133
Catania, la rissa e la sparatoria al porto: il ferito è un 18enne, presente anche un cantante neomelodico		

Augusta

21/04/2022	Primo Magazine	134
Manutenzione straordinaria Porto di Augusta		

Palermo, Termini Imerese

21/04/2022	Il Sito di Sicilia	135
Intesa Sanpaolo, 4 miliardi per la crescita delle imprese in Sicilia		
21/04/2022	Messina Oggi	138
Intesa Sanpaolo, 4 miliardi per la crescita delle imprese in Sicilia		
21/04/2022	quotidianodisicilia.it	redazione 141
Intesa Sanpaolo, 4 miliardi per la crescita delle imprese in Sicilia		

Focus

21/04/2022	Ansa	144
Ucraina: Imo, 500 marittimi ancora bloccati nei porti		
21/04/2022	Ansa	145
Msc: accelera su ricarica a terra, intesa in Nord Europa		

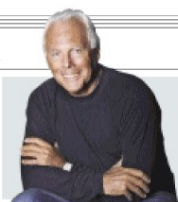
21/04/2022	Askaneews		146
Msc Crociere alimenterà da terra le proprie navi in due porti			
21/04/2022	Corriere Marittimo		147
Grimaldi Lines, agevolazioni traghetti per raggiungere il Red Valley Festival ad Olbia			
22/04/2022	Il Giorno	Pagina 28	149
Msc Crociere punta sulla sostenibilità Due navi saranno alimentate da terra			
21/04/2022	Il Nautilus		150
Lega Navale Italiana: il logo dei 125 anni di storia			
21/04/2022	Il Nautilus		151
Dover nega a ispettori del sindacato la visita a bordo dei traghetti di P&O Ferries			
22/04/2022	Il Sole 24 Ore	Pagina 19	153
Via alla sfida del digitale per trasporti e intermodalità			<i>Filomena Greco</i>
21/04/2022	Informare		155
Assarmatori e Confitarma esortano ad ammodernare il Codice della Navigazione			
21/04/2022	Informare		157
Nel primo trimestre di quest' anno ABB ha registrato una crescita del +21% dei nuovi ordini			
21/04/2022	Informare		158
Nei primi tre mesi del 2022 i terminal portuali di DP World hanno movimentato 19,3 milioni di container			
21/04/2022	Informare		159
Tra le difficoltà che il sistema dei trasporti russo sta affrontando, a breve ci sarà anche quella della carenza di container			
21/04/2022	Informare		160
Da quest' estate due navi di MSC Crociere verranno alimentate da terra mentre sosteneranno in due porti nordeuropei			
21/04/2022	Informazioni Marittime		161
Msc Crociere lancia il giro del mondo. Si parte nel 2024			
21/04/2022	Informazioni Marittime		162
A Southampton e Rostock due navi di Msc Crociere si attaccano alla spina			
22/04/2022	Italia Oggi	Pagina 12	163
Norvegia, in arrivo navi ibride tra i fiordi			<i>MAICOL MERCURIALI</i>
21/04/2022	Sea Reporter		165
Msc Crociere alimenterà le proprie navi in due porti del Nord Europa			<i>Redazione Seareporter.it</i>
21/04/2022	Shipping Italy		168
De Paolis (Bulk Mare): "Ecco perchè il mercato robusto del dry bulk dovrebbe proseguire"			
21/04/2022	Shipping Italy		170
Palmesino: "Nel liquid bulk la guerra potrebbe creare una situazione favorevole agli armatori"			
21/04/2022	TeleBorsa		172
Londra: nuovo spunto rialzista per Carnival			
21/04/2022	The Medi Telegraph		173
Crociere, Genting ci riprova			
21/04/2022	The Medi Telegraph		175
Msc Crociere, a fine 2022 metà della flotta avrà la spina			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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



Giorgio Armani
«La moda manifesto di sostenibilità»
di **Gian Luca Bauzano**
a pagina 25



Mattia Binotto
«Siamo la Ferrari vinciamo tutto»
di **Daniele Sparisci**
alle pagine 50 e 51



Diplomazia e Stati

LE NUOVE ALLEANZE NECESSARIE

di Antonio Polito

Sarebbe auspicabile, ma non è probabile che l'annuncio della conquista russa di ciò che resta di Mariupol possa preludere alla fine della guerra all'Ucraina. Questa è stata fin dall'inizio la cinica promessa degli apologeti della resa: date una preda a Putin e si fermerà. Non c'è da contarci molto. Neanche lo zar può chiamare pace il deserto in cui ha trasformato la città martire dell'Ucraina.

La (presunta) caduta di Mariupol, dove gli ultimi resistenti nell'acciaieria non si sono comunque ancora arresi, può essere un trofeo buono per la parata del 9 maggio. Ma non è abbastanza per la Storia. Non vale da sola le decine di migliaia di soldati russi morti, l'umiliazione della nave ammiraglia affondata, il ritiro forzato dal nord del Paese, l'imbarazzante performance di quello che è considerato uno degli eserciti più forti del mondo, l'isolamento politico ed economico della Russia. Non dopo aver evocato una nuova Grande Guerra Patriottica contro il rinascendo nazismo.

L'intero Donbass, quello sì, il polmone minerario e industriale del Paese invaso, ricco di gas, ferro, carbone, nickel, terre rare (e magari anche la costa del Mar Nero a est della Crimea), sarebbe un bottino accettabile, dopo il fallimento del piano A, e cioè il rovesciamento del governo di Zelensky e il controllo dell'intera Ucraina, sul modello coloniale sperimentato in Bielorussia. Ma questo obiettivo è tutt'altro che facile da raggiungere, e non solo sul piano militare.

continua a pagina 30



INTERVISTA A MACRON

«Lavorare per la pace, Putin nega i fatti»

di Stefano Montefiori

Stiamo vivendo «ore drammatiche e molto dure. Con la prospettiva del 9 maggio la Russia intensificherà i suoi attacchi sull'Est ucraino e dovremo prendere decisioni», dice Emmanuel Macron, il presidente della Repubblica francese, a tre giorni dal ballottaggio contro Marine Le Pen. «E se dovessimo decidere nuove sanzioni, o se la Russia



Emmanuel Macron, 44 anni

adotterà contro-sanzioni sugli idrocarburi, ma ancora più sul gas, è chiaro che gli europei dovranno chiedere sforzi a tutte le famiglie». «Però — prosegue — dovremo continuare a parlare a Putin. Sia io sia Mario Draghi non abbiamo più parlato con lui dopo le scene di Bucha». Ma bisognerà «preparare la pace: un giorno ci saranno potenze garanti, e noi saremo tra loro».

alle pagine 2 e 3

L'ATTACCO ALL'UCRAINA

«Assediati, ma Mariupol resiste»

Lo zar proclama la presa della città, Kiev e gli Usa negano: non c'è la prova. In pochi riescono a scappare



In auto, con i furgoni, ma anche in bicicletta con una piccola valigia sulla ruota posteriore, da Mariupol si prova a fuggire con ogni mezzo

di Marco Imarisio

Vladimir Putin e il suo ministro della Difesa celebrano la presa di Mariupol. Gli Stati Uniti e Kiev però negano: non ci sono le prove. «La città è assediata, ma continua a resistere». Il battaglione Azov resta ancora asserragliato nell'acciaieria, ma Putin blocca l'assalto: «Non rischieremo la vita dei nostri soldati».

da pagina 2 a pagina 13

IL REPORTAGE

I profughi in fuga sui bus «Vivi grazie ai bambini»

di Lorenzo Cremonesi

alle pagine 8 e 9

SAREBBERO ALMENO MEZZO MILIONE

Gli inganni e i campi-filtro per i deportati in Russia

di Giusti Fasano

a pagina 9

APPROVATO IL DECRETO

Caro bollette, via libera ai «bonus-rimborsi»

di Enrico Marro

a pagina 33



IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

L'indecisionista

Macron o Le Pen? Sulla carta la risposta alla domanda di Lilli Gruber non sembrava difficile, eppure il leader ellittico dei Cinque Stelle, l'avvocato dei voti persi Giuseppe Conte, è riuscito a non darla, intorcinandosi in una raffica di sofismi. Il più spettacolare dei quali, degno di un arrampicatore sui muri provetto, è stato: le risponderò se fossi il leader di un partito francese, ma essendo il leader di un partito italiano... Sarebbe però ingiusto sottovalutare il disagio oggettivo dell'uomo che ha guidato il primo governo sovranista della nostra storia, anche se poi i lockdown affrontati in video a pochette sguainate lo hanno trasformato agli occhi delle casalinghe di Voghera in un piccolo padre della Patria pandemica, rassicurante nel

suoi prolioso senso comune, che è il parente povero del buon senso.

Mettetevi nei suoi panni: come avrebbe potuto dire la verità riguardo al voto francese, e cioè che, tra l'alfiere del capitalismo finanziario vicino ai privilegiati e la nazionalista di estrema destra vicina agli esclusi, lui e tanti Cinque Stelle preferiscono la nazionalista di destra, alla quale il unisce anche una certa attrazione per la Russia di Putin e una altrettanto certa repulsione per l'America di Biden? Se lo avesse fatto, i suoi nuovi alleati di sinistra gli sarebbero saltati al collo della camicia. Non potendo essere sincero, Conte ha preferito passare per oscuro. Tra l'altro, gli viene naturale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



www.herno.com

20422
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c.1 D.O. Milano
9 771120 498008



Per il Fmi, l'Ucraina ha bisogno di altri 15 miliardi per evitare il default, ma già deve restituirne 13,4. Zelensky ne chiede 7 al mese. Ma l'Occidente manda armi



BIOTON
ENERGIA NATURALE
Integratori alimentari
#perunavita buona
SELLA IN FARMACIA
www.bioton.it

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

BIOTON
ENERGIA NATURALE
Integratori alimentari
#perunavita buona
SELLA IN FARMACIA
www.bioton.it

Venerdì 22 aprile 2022 - Anno 14 - n° 110
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,70 con il libro "Il Fatto"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CONTRO LE ARMI Chi non le invia o è critico Ue, Berlino non è sola: 7 Paesi senza elmetto

■ Oltre alla Germania anche Austria, Irlanda, Grecia, Cipro, Malta, Ungheria e Bulgaria frenano o discutono sugli aiuti militari all'Ucraina. La Francia non si pronuncia in attesa del voto. La Spagna invece rilancia l'opzione bellicista

○ CARIDI, DE MICCO, GROSSI, IACCARINO, PROVENZANI A PAG. 4 - 5

Mannelli



5 STELLE Il Garante in missione a Roma Grillo con i pacifisti: "Non inviamo armi"

■ Girandola di incontri nella Capitale per il fondatore, che ribadisce la vocazione del Movimento nato il 4 ottobre, giorno di San Francesco. "Sono venuto a dare una mano sul temi a Conte". Che esclude ricadute su governo

○ DE CAROLIS A PAG. 10

Parlando in Gramellinese

» Marco Travaglio

Noi, gramelliniani della prima ora, siamo affascinati dalla rubrica fissa che il sempre spiritoso banalista del *Corriere* dedica ogni giorno al professor Orsini. E ci interroghiamo sulle cause di quest'ossessione che porta le meglio firme del bigoncio a sognarsi ogni notte e a tentare di demolire ogni giorno, con l'unico risultato di renderne ancor più proibite (dunque accattivanti) le tesi. Il sospetto è che questi noti frequentatori di se stessi, che appena mettono il naso in tv sortiscono effetti più definitivi dei diserbanti e dei narcotici, non si diano pace (*abbi invidia verbis*) per gli ascolti all'insù di Orsini e i sondaggi all'ingù dei bellicisti. Il guaio è che, portando l'elmetto sulle ventitre, hanno la visuale ridotta e non notano la ridicolaggine dei loro argomenti. La Tocchi intimò a Orsini di non parlare di Russia e Ucraina perché non c'era mai stato (un po' come il Papa quando parla dell'Aldilà e della Croce). L'ambasciatore Sessa affermò di saperne più di Orsini perché, essendo più anziano, ha studiato più di lui (io, per dire, ho la patente da 39 anni e Leclerc solo da sei, quindi guido meglio io).

Ora Gramellini dà del "gran paraculo" a Orsini per aver detto: "Io sono antifascista, nessuno è più antifascista di me, eppure mio nonno durante il fascismo ha avuto una vita felice". Purtroppo Orsini non l'ha mai detto. Ha detto - insidiando pericolosamente Massimo Catalano ("meglio sposare una donna bella, giovane e ricca che una donna vecchia, vecchia e povera") - che per un bambino è meglio vivere sotto una dittatura che morire sotto le bombe: infatti suo nonno, da bambino, fu felice nei primi anni del fascismo, che iniziò le sue guerre quando era già adulto. Solo un imbecille o un paraculo potrebbe vedere in questa indiscutibile ovvietà una riabilitazione del fascismo: infatti Gramellini l'ha vista. Purtroppo l'elmetto sugli occhi gli ha impedito di vedere un vero riabilitatore dei nazisti: Gramellini, che un mese fa su Rai3, pagato coi nostri soldi (diversamente da Orsini), sciolse un epinicio all'eroico comandante nazista del battaglione Azov, la simpatica milizia ucraina con le svastiche stilizzate che da 8 anni viene denunciata da Onu, Osce e Amnesty per crimini di guerra e torture nel Donbass ai danni dei civili russofoni e ora, armata fino ai denti dai buoni, s'è asserragliata nell'acciaieria di Mariupol con centinaia di donne e bambini da usare come scudi umani. Sono i bimbi che tanto preoccupano quel fascista paraculo di Orsini e che presto l'intrepido antifascista Gramellini esalterà come mascotte volontarie della *Azov Jugend*, fiere di resistere nell'acciaieria con la svastica sul bavaglio. Ora indovinate un po' chi è il fascista. E soprattutto il paraculo.

MACCHÉ EMBARGO A MOSCA L'AUTORITÀ SULL'ENERGIA SBUGIARDA IL GOVERNO

Gas, smentito Draghi: 10 settimane di autonomia



SE OBBEDIAMO A BIDEN
IL PREMIER: "SCORTE FINO ALL'AUTUNNO", ARERA: ALTRO CHE CONDIZIONATORI BASSI, SERVIRÀ UN RAZIONAMENTO

○ PALOMBI A PAG. 6

ACCIAIERIA: SCAMBIO DI PRIGIONIERI
Putin prende Mariupol senza strage finale. Altri droni Usa

○ GRAMAGLIA A PAG. 2 - 3

○ CON I PARERI DI BERTOLINI, LI GOBBI E TRICARICO A PAG. 3

» IL LIBRO DI BRUNO CONTI

Il mago Liedholm tutto scaramanzie e sedute spiritiche

» Bruno Conti

Ai miei scherzi ride di gusto anche mister Liedholm che pure oggi ha preteso di fare la solita strada da Villa Pamphili, dove siamo in ritiro, allo Stadio.

A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- Lerner Perché l'ucraino è antipatico a pag. 13
- Ranieri Arruolano il falso Chomsky a pag. 17
- Monaco Chi non sa finire la guerra a pag. 13
- Cannavò Usa, ambasciata fantasma a pag. 5
- Truzzi Preside, la brutta commedia a pag. 13
- Vitali Anatra-cigno, rifiuti fotogenici a pag. 15

BALLOTTAGGIO DOMENICA

Macron-Lc Pen, decide la sinistra

○ DE MICCO A PAG. 11

ATTESO RIALZO PER FESTE

Covid: calo dei casi, ma col -20% di test Ancora 166 vittime

○ RONCHETTI A PAG. 16



La cattiveria

Assange rischia 175 anni di carcere negli Usa per aver rivelato crimini di guerra. Se li avesse commessi, sarebbe presidente

WWW.FORUM.SPINOZA.IT



COMMISSIONE CAMERA

Infortuni e morti sul lavoro pesano fino al 6% del Pil

○ ROTUNDO A PAG. 15



ANNO XVII NUMERO 95 DIRETTORE CLAUDIO CERASA VENERDI' 22 APRILE 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVIEW n. 6

Punto di riferimento, punto di smarrimento, punto di non ritorno. Il caso Le Pen, Conte e il Pd. Ragioni per separarsi dal M5s

Né né. Né con Macron né con Le Pen. Né con Biden né con Biden. Né con Draghi né con Draghi. Né con le armi né contro le armi. Né con il gas russo né contro il gas russo. Né con i terminali valorizzatori né contro i terminali valorizzatori. E poi molto altro. Nel giro di pochi mesi, il punto di riferimento fortissimo di tutte le forze progressiste, come fu definito Giuseppe Conte dall'ex segretario del Pd Nicola Zingaretti il 20 dicembre 2019 in una storica intervista al Corriere della Sera, è diventato, per le forze progressiste, il punto di riferimento fortissimo, per tutti coloro che in passato avevano scommesso su un progetto politico che grazie al cielo oggi sta facendo i conti con la realtà. L'idea, grande, era questa: per poter sconfiggere le destre brutte, sporche e cattive, per la sinistra democratica non era alternativa a una scelta di fare un passo indietro nella ricerca di una propria identità per permettere alle forze politiche di fare un passo in avanti nel rapporto specialissimo con il M5s.

Dal punto di vista puramente tattico, il compromesso con il grillino, da parte del Pd, ha avuto un suo senso nell'estate del 2019, quando le dirigenti del Pd e del M5s si ritrovavano a convergere in Parlamento per evitare che un cuneo europeista in brigatelli mettesse in marcia l'Italia offrendo pieni poteri alle destre nazionaliste e consegnando solo l'indignità e la perdita di quattro milioni di voti. L'idea politica era questa: durante la pandemia al posto di un governo ispirato al modello europeista ce ne fosse stato uno ispirato al modello nostrano. Tre anni dopo, però, la guerra in Ucraina, prima, e le elezioni francesi, poi, hanno contribuito a mettere in luce un elemento cruciale del rapporto tra il Pd e il M5s: quell'elemento testimonia in modo plastico dell'incapacità mostrata nel 2019 da Giuseppe Conte di rispondere senza esitazioni a una domanda facile fatta da Lilli Gruber o "Otto emme": "Tema: chi sceglierebbe tra Macron e Le Pen? Risposta: "Non partecipo alle elezioni francesi.

Siamo distanti da Le Pen, ma i temi che pone vanno affrontati". Il né né imbarazzato e imbarazzante messo in campo da Giuseppe Conte sul tema Le Pen non è solo la spia di un disagio da parte del presidente del M5s a scegliere senza obbligato da che parte stare ma è la spia di un tema molto più importante che riguarda l'incapacità strutturale da parte del M5s di mettere in discussione la scelta da che parte stare quando in ballo c'è la difesa della democrazia liberale. Non si può essere sinceri difensori della democrazia liberale se non si capisce cosa c'è in ballo oggi in Francia (né con Le Pen né con Macron) e quale non lo è con Le Pen. Non si può essere sinceri difensori della democrazia liberale se non si capisce cosa c'è in ballo oggi in Ucraina (amare la resistenza degli ucraini significa fare tutto ciò che è necessario per combattere i regimi sanguinari). Non si può essere sinceri difensori della democrazia liberale senza capire che cosa c'è in ballo oggi quando si parla di riformare la giustizia (e quando

si chiedono gli occhi di fronte a una magistratura che ha troppo potere, che non si è autocensurata e che vede qualsiasi valutazione esterna come lesa maestà). Il vecchio punto di riferimento fortissimo delle forze progressiste ha avuto certamente dei meriti ed allontanare il M5s dalla stagione della forza unita europeista. Ma se da fronte alle scelte che contano oggi, l'indignità non riesce a scegliere una linea diversa rispetto a quella del terzo partito (cosa che invece è riuscito a fare bene Luigi Di Maio, che tutti oggi dice che in Francia voterebbe Macron) il passaggio dal punto di riferimento a quello di non ritorno è quasi naturale. È il leader del M5s, l' "avvocato del né né", quello che ha fatto il passo. E la scelta del Pd di andare alle elezioni politiche separatamente dal M5s, con un magico proporzionale, potrebbe essere ora, caro Enrico Letta, il modo migliore per chiudere la parentesi della destra e aprire finalmente quella della strategia.

L'EUROPA PUÒ TRASFORMARE PUTIN IN UN MOSCERINO

Le bugie su Mariupol

Il teatrino Putin-Shoigu mostra che nemmeno la seconda fase di guerra sta andando secondo i piani

Roma. Vladimir Putin e il suo ministro della Difesa, Sergei Shoigu, si sono seduti attorno a un tavolo molto piccolo, e hanno rivendicato la vittoria della Russia a Mariupol. La scena era registrata ed evidentemente anche preparata. Shoigu ha letto al presidente un rapporto dettagliato sulla situazione nella città, ha raccontato come i soldati russi hanno cercato di evitare che i nazionalisti ucraini uccidano i cittadini come scudi umani e come si sono impegnati per l'apertura di corridoi umanitari. "Il lavoro delle Forze armate per liberare Mariupol è stato un successo. Congratulazioni", ha concluso Putin. La verità è che la città è distrutta, ma non è ancora presa. I combattenti ucraini continuano a resistere nello stabilimento dell'acciaieria Azovstal, sono un migliaio, ma la Russia ha trascorso già troppo tempo a Mariupol ed è arrivato il momento di mettere fine all'operazione. Mosca sta cercando di accelerare la campagna nel Donbas, vuole risultati, anche se ridimensionati, e Mariupol è ormai solo un punto di vista della propaganda: la città difesa dai nazionalisti neonazisti del battaglione Azov è un obiettivo che si può vendere come successo in una guerra dichiarata per denazificare l'Ucraina. La dura da due mesi, Mosca ha perso uomini e mezzi e quel che rimane, evidentemente, il Cremlino vuole reindebolire al loro e portarli nel Donbas. Lo scambio tra Putin e Shoigu senza divisa, è affettato. Putin appare rigido, con la stessa espressione sul volto per i quindici minuti dell'intervento. (Fotogramma segue nell'inserto IV)

Il problema Germania

"Energia dalla Russia ed export in Cina: sono crollati i pilastri del mondo di Merkel". Parla Parsi

Roma. La guerra in Ucraina ha fatto entrare la Germania in una crisi, che è anche d'identità: dal rapporto con la Russia alla politica di difesa. "L'ordinato mondo che i tedeschi avevano in mente, in cui la sfida principale era la transizione ecologica, è saltato. E non perché la transizione energetica sia diventata meno importante, anzi. Ma perché si è sbriciolata l'idea tedesca che tutto si incassella secondo una gerarchia", dice Vittorio Emanuele Parsi, professore di Relazioni internazionali all'Università Cattolica di Milano. La preoccupazione per la Germania era la stabilità economica. "E' emersa così la vera critica europea, frutto dell'egemonia politico-culturale della Merkel che ha imposto un modello economico fondato sull'export e vulnerabile sia dal lato dell'acquisizione delle materie prime sia dal lato dei mercati di sbocco: si prende energia dalla Russia e si vendono prodotti in Cina. L'asse russo-cinese ora è un incubo". Nel suo ultimo libro "Titanic. Il naufragio dell'ordine liberale", Parsi descrive la fragilità di un sistema occidentale troppo concentrato sull'economia che ha trascurato i rischi politici, come appunto la Russia. In un intervento del 2014, visibile su YouTube, dopo l'annessione della Crimea Parsi diceva che la Germania stava sottovalutando la minaccia di Putin e che per l'Europa era vitale sganciarsi dalla dipendenza energetica russa. Profetico. "Guardi, a differenza di noi che pensano di essere un po' un genio. Se l'ho capito io vuol dire che si poteva capire tranquillamente. Bastava guardare la realtà". (Cappone segue nell'inserto IV)

Missili in mostra

Le "armi supersoniche" esorcizzano la debolezza di Mosca. Un po' come a Pyongyang

Roma. Un test missilistico non è mai soltanto un test missilistico. Serve a fare propaganda, a fare deferenza, a mandare dei messaggi - anche all'opinione pubblica interna. Vladimir Putin ha detto che il missile balistico intercontinentale RS-28 "Sarmat", testato "con successo" l'altro ieri da Mosca, è "un'arma davvero unica" il cui scopo è rafforzare "il potenziale di combattimento delle nostre Forze armate", che "farà pensare due volte coloro che minacciano il nostro paese". Secondo diverse analisi si tratta in realtà di un diversivo per mostrare una superiorità bellica della Russia che finora non è stata dimostrata sul campo. L'affondamento dell'incrociatore Moskva nel Mar nero aveva bisogno di essere esorcizzato con l'esibizione di un'arma potenzialmente più letale. Molti media hanno rilanciato enfatizzando la notizia della nuova arma a disposizione di Putin, ma è stato il Pentagono a minimizzare il test. Cremlino ha regolarmente avvisato gli Stati Uniti del lancio prima di effettuare, come previsto dagli accordi "New Start", firmati da Barack Obama e Dmitri Medvedev a Praga nel 2010 per controllare la proliferazione delle armi strategiche offensive. Si tratta quindi di un esperimento di routine, che non cambia le regole della guerra e non aumenta la minaccia militare russa contro l'America (un missile balistico intercontinentale superpesante a tre stadi come il Sarmat è costoso, difficile da produrre anche per la conseguenza delle sanzioni contro la Russia, non sarebbe economicamente sostenibile usarlo per la guerra in Ucraina). (Fotogramma segue nell'inserto IV)

Chi comanda i cieli

Mosca non ha la superiorità aerea e gli ucraini insistono: ci servono mezzi moderni

Roma. Per il momento non arrivano nuovi aerei militari all'Ucraina. Il ministro della Difesa di Kyiv lo ripete da giorni e il portavoce del Pentagono John Kirby ha chiarito: "Non ci sono state spedizioni di aerei militari, ma solo di parti di essi". Grazie a questo aiuto l'Ucraina può comunque aumentare la sua flotta di "un certo numero", ha detto Kirby. Significa che non ci sono più aerei ma che alcuni di quelli danneggiati possono tornare in servizio. L'aviazione ucraina anche fossero recuperata tutte le perdite con i pezzi di ricambio è un decimo di quella che aveva le Forze armate di Putin usano caccia di quarta generazione, come i Su-35 o i MiG-37. Sono i piloti ucraini che vengono addestrati in Occidente. Sono preoccupati e l'ex generale dell'Aeronautica americana Herbert Carlisle, parlando con il Washington Post, ha detto che hanno ragione: "Sei fondamentalmente in un bersaglio nell'aria se non hai le capacità moderne (quelle che hai il nemico). Non basta l'aereo, deve avere tutte le attrezzature sofisticate necessarie montate sopra". Nonostante le difficoltà, i cieli sono ancora contesi e Mosca non ha raggiunto la superiorità aerea che ai blocchi di partenza sembrava scontata. Una delle spiegazioni dell'inefficienza russa è che anche se i suoi jet possono lanciare missili a guida di precisione, i raid finora sono stati condotti soprattutto usando bombe senza nessuna tecnologia avanzata, quindi gli aerei devono volare bassi per riuscire a colpire il bersaglio, entrando così nel raggio dei missili spallaguglioli Stinger regalati dagli americani. (Stala segue nell'inserto IV)

Minaccia ibrida

I servizi tedeschi per le ritorsioni informatiche di Putin. Ma l'Agenzia cyber è in affanno

Roma. Per una bizzarra coincidenza, l'avvio delle operazioni per rafforzare la nostra difesa cibernetica è scattato alla vigilia dell'altra di VALERIO VALENTINI "operazione", quella sedicente speciale lanciata da Vladimir Putin nell'invasione dell'Ucraina. E forse allora non è un caso che il precipitare degli eventi, la deflagrazione di una crisi diplomatica a livello globale, abbia indotto il governo a valutare un immediato passo in avanti, nella direzione intrapresa. Perché il bando pubblicato in Gazzetta ufficiale il 22 febbraio, quello con cui l'Agenzia italiana per la cybersecurity lancia un concorso per assumere 50 esperti informatici, potrebbe essere seguito a breve da ulteriori misure in tal senso. Perché i vertici dei nostri servizi ritengono per nulla astratta l'eventualità di ritorsioni paritetiche da parte del Cremlino nei paesi più esposti nel sostegno a Kyiv. E tra le varie minacce attuali quella "ibrida" - soprattutto quella cibernetica - è di gran lunga la più attuale. Se non altro, perché sfugge ai circuiti convenzionali, ai confini fisici, a cui pure la logica folle della guerra deve sottostare. E a volte colpisce anche di rimbalzo. Non a caso un paio di settimane fa, mentre ancora infuriava la battaglia intorno alla capitale, i collaboratori di Roberto Baldoni, il prof. messo a capo dell'Agenzia per la cybersecurity nazionale, hanno allertato l'ambasciatore Pier Francesco Zarri perché li aiutasse in tutta fretta a contattare alcune aziende di software italiane con sede in Ucraina: stavano per condividere dei sistemi di autenticazione "infettati" da Mosca, il che avrebbe diffuso anche nelle reti italiane uno di quei malware che hanno mandato in tilt centinaia di siti nel paese invaso - i russi, dall'inizio della guerra, ne hanno diffusi tre, di tipologia Wiper, tutti e tre assai letali. L'operazione d'emergenza è andata a buon fine, ma l'affanno con cui è stata condotta ha ribadito la necessità di una svolta. (segue a pagina quattro)

Così parlò Marina, figlia prediletta del Cav. Applausi

E non ha mai fatto, e non c'è mai stata una condanna... E' altro molosse, per due mesi, sullo stesso argomento. Poi ha pure fatto ammenda per essersi sbagliato, sull'uomo - ma trovavate uno che non s'è mai sbagliato - ancora non andava bene. Così alla fine è arrivata lei, la figlia prediletta, e a Minnolini ha detto tutto, famigliare, almeno la piantare pure con papà, Marina Berlusconi, quanto tempo abbiamo perso a sognare la sua discesa in campo. Amen, ma basta questa intervista per un definitivo applauso: "I distinguo che troppo spesso sento fare mi paiono assurdi o strumentali. Qui non possiamo che stare da una parte precisa: quella di un popolo aggredito e dei valori del nostro democratico qui appartiene, e contro un aggressore che in realtà ha dichiarato guerra a tutto l'occidente, alla sua identità e alla sua cultura". Il sistema occidentale basato sulla libertà e sulla democrazia avrà mille limiti e difetti, ma ha sicuramente molti più pregi, a cominciare dal fatto che lo si può criticare anche sapientemente senza il rischio di finire in galera. A Mosca a Pechino succedeva lo stesso? E il babbo? "Mi padre ha fatto e ha detto le cose giuste al momento giusto". Bene, brava. E ora che ha parlato la tua figlia, famigliare, qualcuno ha invece notato di Beppe Grillo? (Maurizio Crippa)

I muri sono caduti

L'Ucraina e le altre minacce che ci rifiutano di vedere. Intervista a Filippo Grandi dell'Unhcr

Nel dare un'occhiata alla sua agenda, da cui si chiede a quali segreti riassume la nostra difesa cibernetica, pensare agli innumerevoli impegni pendenti DI FRANCESCO D'ALBA za soccombere ai suoi orari, agli sbalzi climatici, alla stanchezza, mantenendo sempre il garbo raffinato che lo caratterizza, frutto di quella chimica speciale e immediata che hanno le belle persone. Ci concediamo da diversi anni, ma sono rare purtroppo le occasioni di incontro. Approfitto della pausa pasquale che concede a lui qualche giorno di riposo nella sua casa di Ginevra e a me l'occasione per parlare di quel che sta accadendo in Ucraina, nel cuore dell'Europa, e di come l'Unhcr, l'organizzazione umanitaria delle Nazioni Unite per i Rifugiati (prima istituita a ricevere profughi, poi trasformata in un'agenzia di protezione umanitaria), sta affrontando l'emergenza. Ultimamente ho avuto l'onore di partecipare ad alcune missioni promosse dall'Unhcr, e sul campo ho potuto osservare l'importanza del lavoro svolto nei territori colpiti da guerre e carestie, oggi più che mai, perché molte persone, oltre alle vittime, le macerie e i danni incalcolabili, la guerra in Ucraina ha prodotto, in tempi brevissimi, una massa enorme di rifugiati. Oggi, si stimano 5 milioni di rifugiati ucraini all'estero, 7 milioni di sfollati interni al paese e 10 milioni di persone a rischio bloccate nelle aree colpite, è così? "E' così? E' così, purtroppo, due terzi della popolazione si trovano in queste condizioni, anche se negli ultimi giorni la situazione sembra più fluida, alcune persone stanno rientrando in Ucraina dalla vicina Polonia o dalla Moldavia, paesi da cui è più facile fare avanti e indietro. Le frontiere europee sono aperte e non è complicato muoversi. A farglielo sono soprattutto donne, anziani e bambini, famiglie improvvisamente spezzate che vogliono ricongiungersi, ma naturalmente perché si accende deve essere la guerra". Il miraggio di una fine sembra sempre più evanescente e intanto ci si chiede, quando quel giorno verrà, come sarà il dopo e quanto difficile sarà la ricostruzione. (segue nell'inserto II)

Andrea's Version

Cirillo Primo nato Vladimir Mikhajlovic Gundjars, sedicesimo Patriarca ortodosso di Mosca oltreché di tutte le Russie, benedice le Zeta Zeta di Mosca nel loro assalto all'Ucraina indipendente e in quel momento ci avvisa. Avvisa tutti noi che il pazzissimo, saggissimo e millenario ottocentesimo, detto al dialogo per l'unità dei cristiani, resterà comunque benedetto. Con chi applaude apertamente, benedendo anche che sodomizza nazioni intere, però, e nemmeno un cittadino per volta, o un fedele isolato, o un impiume (qui tanto, macché, tutti insieme nel mucchio, ma nessuno nella sua dialogo, allora. Perché non scivola solo sul peccato individuale, il Papa di Putin, va pazzo per le orge. Orge ortodosse, lui dice. E' vabbè. Ci preneranno Canfora e Orfini, intanto, a spiegarci che ha stata la Nato.

La partita di Nikolai

Kyiv, 1942. Le SS sfidano a calcio gli ucraini che "devono" perdere. Sarà invece un trionfo d'orgoglio

E' una via alberta che piega appena e sale fino al parco Chkalov due passi dall'Opera. Ora si chiama Ljyppyskogo ma in città molti di CONRADO BIELLI ti ancora la chiamano Sportivna. Un tempo ci vivevano i migliori sportivi della città, come il leggendario Bendavsky, tra i più forti pugili del tempo, 252 incontri da Kaliningrad a Vladivostok e campione sovietico nel 1906. "C'era lui, ma c'erano anche molti calciatori", la sede della Dynamo Kyiv è a due passi, "il vero eroe del quartiere era Michael Sviridovskij", il mitico centrale della Pe Start nella memorabile "Partita della morte", la vittoriosa sfida dei campioni ucraini a una fortissima selezione di tedeschi durante l'occupazione nazista, un incontro leggendario ma finito nel sangue. "Per fortuna, al contrario di altri compagni, Sviridovskij sopravvisse", e nel quartiere fu un esempio per una generazione di giocatori. Fu lui a convincere il piccolo Nikolai a entrare nelle giovanili della Dynamo. "Grazie a lui ho capito che potevo diventare un campione". Nikolai Lysychnenko aveva solo sei anni quando in piazza Maidan, ai tempi dedicata a Kalinin, vide i dodici ufficiali tedeschi impiccati da quel Nkvd dopo la condanna all'anno "200 mila euro di spese vive". Di cui la metà spettano alla società di Nina Monti che glielo cura. Per Giuseppe Conte, invece, è un'operazione politica: pagare il portale del Garante significa assicurarsi - a essere maliziosi - la compiacenza del fondatore. "O meglio: il silenzio", malignano i parlamentari del M5s. Molti dei quali sfiorano il collaudo a questa mossa dell'ex premier. I fondi da cui pescare sono quelli delle restituzioni, storico motivo di scontro ed espulsioni. Soldi destinati a emigrare, per lo più, in Cina e i cittadini, e non a Beppe". Ma questi sono rumori di fondo, per il momento. Il fatto è un altro: Grillo è secco a Roma per chiudere l'accordo. Ecco perché l'altra sera a cena, oltre a Conte e Fico, c'era anche Claudio Cominardi. Come chi? E' un deputato, ma soprattutto è il tesoriere del partito. Colui che ha potere di firma e di spesa. (Cassatelli segue a pagina quattro)

Giuseppe assume Grillo

Contratto da 200mila euro all'anno per sostenere il portale del Garante. Il costo del silenzio

Roma. Per Beppe Grillo è un'operazione finanziaria: il suo blog costa all'anno "200 mila euro di spese vive". Di cui la metà spettano alla società di Nina Monti che glielo cura. Per Giuseppe Conte, invece, è un'operazione politica: pagare il portale del Garante significa assicurarsi - a essere maliziosi - la compiacenza del fondatore. "O meglio: il silenzio", malignano i parlamentari del M5s. Molti dei quali sfiorano il collaudo a questa mossa dell'ex premier. I fondi da cui pescare sono quelli delle restituzioni, storico motivo di scontro ed espulsioni. Soldi destinati a emigrare, per lo più, in Cina e i cittadini, e non a Beppe". Ma questi sono rumori di fondo, per il momento. Il fatto è un altro: Grillo è secco a Roma per chiudere l'accordo. Ecco perché l'altra sera a cena, oltre a Conte e Fico, c'era anche Claudio Cominardi. Come chi? E' un deputato, ma soprattutto è il tesoriere del partito. Colui che ha potere di firma e di spesa. (Cassatelli segue a pagina quattro)

Arcuri exit

Dopo Finantieri è Invitalia. Draghi pronto a rimuovere il "mister mascherina" di Conte

Roma. E' "Bono" che Giuseppe Conte è un pezzo di Pd elabori il passaggio. Dopo Finantieri, il governo vuole sostituire i vertici di Invitalia. Tra un mese Domenico Arcuri verrà sollevato dall'incarico. Il profilo del possibile successore circola da settimane. E' Bernardo Mattarella, ed è il nipote del presidente. Dario Franceschini cosa fa? Si oppone? Non si trattava dunque di un semplice pacchetto nomine e ora non è neppure l'almanacco agiografico dei "potenti d'Italia". Ecco chi "comanda davvero", l'avvicendamento nelle aziende di stato voluto da Draghi. Sta infatti per esaurirsi l'età del "boia", l'uomo del "lasciate fare a me", il grigio che non si smacchia (con i governi) ma che assolve qualsiasi macchia (di governo). L'ho fatto rimproverare di Finantieri, Giuseppe Bono, è rimasto capo per vent'anni. Arcuri ha "risolto problemi" ai presidenti del Consiglio per sedici. Racconiamo che ci stia proccando anche ora: "Io sono indispensabile". E' un altro rovinato dalla pochezza: "Non potete farlo". E' l'ultimo Papa. (Cassatelli segue a pagina quattro)

Andrea's Version

Cirillo Primo nato Vladimir Mikhajlovic Gundjars, sedicesimo Patriarca ortodosso di Mosca oltreché di tutte le Russie, benedice le Zeta Zeta di Mosca nel loro assalto all'Ucraina indipendente e in quel momento ci avvisa. Avvisa tutti noi che il pazzissimo, saggissimo e millenario ottocentesimo, detto al dialogo per l'unità dei cristiani, resterà comunque benedetto. Con chi applaude apertamente, benedendo anche che sodomizza nazioni intere, però, e nemmeno un cittadino per volta, o un fedele isolato, o un impiume (qui tanto, macché, tutti insieme nel mucchio, ma nessuno nella sua dialogo, allora. Perché non scivola solo sul peccato individuale, il Papa di Putin, va pazzo per le orge. Orge ortodosse, lui dice. E' vabbè. Ci preneranno Canfora e Orfini, intanto, a spiegarci che ha stata la Nato.



il Giornale



VENERDÌ 22 APRILE 2022

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 95 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-883008 | Giornale (ed. nazionale)

ALTRE CREPE NEL CREMLINO

«Preso Mariupol», anzi no Putin non attacca l'acciaieria: un trucco per fingere il trionfo

Lo Zar ferma le truppe e dichiara la conquista. Due incendi sospetti in Russia. Biden: «Non vinceranno»

Roberto Fabbri, Luigi Guelpa
e Gian Micalessin

■ Mariupol è caduta. Anzi no, si combatte ancora nelle strade, ed esiste una flebile possibilità di ribaltare la situazione, mentre per i civili morti si scava-

no fosse comuni. La guerra tra Mosca e Kiev si sposta dal campo di battaglia alla propaganda. Putin sceglie di non sferrare l'attacco finale ai resistenti di Azovstal e punta tutto sul Donbass.

alle pagine 2-3



NON BASTA IL DONBASS

La lezione israeliana:
cedere territori
non porterà la pace

di Fiamma Nirenstein a pagina 7

INTERVISTA A PIERLUIGI BATTISTA

«L'Occidente sbaglia
Non sia nemico
dei suoi stessi valori»

di Luigi Mascheroni a pagina 11

PERCHÉ AZOVSTAL È COSÌ DECISIVA

I SIMBOLI DELLA GUERRA

di Augusto Minzolini

La guerra è anche simboli, narrazioni. È un palcoscenico tragico. Immaginate quei duemila uomini rinchiusi nelle acciaierie Azovstal a Mariupol. Loro malgrado sono diventati l'immagine del bene e del male, della vittoria e della sconfitta. Sul piano militare, rintanati nei cunicoli sotterranei di quel vecchio complesso industriale, contano poco per non dire nulla. Dal punto di vista iconografico, invece, rappresentano molto. Al punto che Putin ha sospeso finora l'ultimo assalto con cui i tagliagole ceceni avrebbero dovuto chiudere la partita, perché sa bene che i martiri pesano più da morti che da vivi. Zelensky ha esortato più volte i sopravvissuti a resistere, dato che sui loro corpi vuole costruire l'epica della Fort Alamo ucraina. E, addirittura, Biden, al di là dell'Atlantico, ancora ieri pomeriggio stentava a credere che possano mai arrendersi: «Non ci sono prove».

Tanto parlare di una vicenda che sul piano strategico ormai significa nulla è quasi assurdo. Ma, appunto, la guerra non si combatte solo con i carri armati, con l'artiglieria pesante, i droni e i bombardieri. I simboli possono fare ancor più male. E i primi a saperlo non sono i generali ma i politici. Su episodi drammatici si sono forgiate le identità nazionali. I trecento delle Termopoli diedero vita all'idea di una Grecia unita. Fort Alamo diede i natali all'epopea americana. I difensori delle acciaierie Azovstal, asserragliati in quell'esempio di architettura industriale sovietica, possono battezzare la nuova Ucraina, quella nazione che poco più di un mese fa lo Zar considerava un pezzo di Russia o, al massimo, per usare l'espressione di Metternich sull'Italia, un'espressione geografica. Solo che se ci sono uomini pronti a morire per un Paese, l'equazione di Putin non vale più, non sta più in piedi.

Ecco perché quel posto insignificante sul piano militare ha un grande valore emblematico. Al punto di essere al centro dell'attenzione di tutti i protagonisti della tragedia ucraina da Putin, a Zelensky a Biden. C'è chi vuole esaltare quell'episodio e chi lo vuole spogliare di ogni sentimento, di ogni ideale. L'epilogo che più converrebbe a Putin sarebbe la resa nello scenario della parata della vittoria contro il nazismo del 9 maggio sulle macerie di Mariupol. A Zelensky la resistenza ad oltranza. Quello che, invece, lo Zar vorrebbe evitare è il massacro rappresentato in tutte le tv del globo, mentre al presidente ucraino dispiacerebbe vedere sui telegiornali le immagini di quegli uomini uscire dall'ingresso dell'acciaieria con le mani alzate.

Calcoli, teorie, speculazioni. Al punto che si insinua un dubbio, o, comunque, un sospetto: che del destino di quegli uomini in carne e ossa non importi granché a nessuno. E in fondo la risposta è una sola: epica, coraggiosa, maledetta, sbagliata o di popolo, anche questa è pur sempre una sporca guerra.

LA SENTENZA

Berlusconi e la mafia Altri colpi al teorema

La Cassazione mette la parola fine all'accanimento:
nessuna prova di finanziamenti e legami con le stragi

TROPPI SILENZI SUL SUO GOVERNO

Conte non la conta giusta: 7 dubbi dal Covid a Trump

Andrea Indini e Felice Manti a pagina 10



EX PREMIER Giuseppe Conte ha molte cose da chiarire

Mariateresa Conti

■ È una «fantasmagorica ipotesi investigativa» collegare una mai provata dazione di denaro dalla mafia - venti miliardi di vecchie lire - a Silvio Berlusconi e le stragi del biennio '93-'94. Così la Cassazione seppellisce anni di fango.

a pagina 12

LA STRATEGIA DI PALAZZO CHIGI

Gas all'Italia, patto con l'Africa Draghi «blinda» il settore energia

Adalberto Signore

■ L'intesa sottoscritta ieri in Congo dai ministri Di Maio e Cingolani - accompagnati dall'ad di Eni, Descalzi - prevede lo sviluppo di un progetto di gas naturale liquefatto che a regime porterà un import di oltre 4,5 miliardi di metri cubi l'anno. Ma la campagna d'Africa sul gas non basterà.

a pagina 8

LE MOSSE DELLA BCE

La maledizione del «bazooka» sempre carico

di Gian Maria De Francesco

a pagina 8

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABBO POSTALE: DALL'11 APRILE AL 31 MAGGIO 2022, IN TUTTE LE UFFICINE DI VENDITA, IL 10% DI SCONTO SUL PREZZO DI RICAMBIO.

UNA GELATERIA TRAVOLTA DALLE CRITICHE Annuncio senza paga, è bufera

Fazzo a pagina 18

DI MONTIGNY E L'EREDITÀ MEDIOLANUM «Doris, un influencer in banca»

Lombardo a pagina 20

BIOTON
ENERGIA NATURALE
per il CAMBIO di STAGIONE

SELLA IN FARMACIA
www.bioton.it

#perunavitaBuona

IL GIORNO

VENERDÌ 22 aprile 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Bergamo, martellate a un imprenditore di 56 anni

Scomparso da giorni L'avevano ammazzato nel salotto di casa

Donadoni a pagina 16



Aicurzio, la lite degenera

Uccide la madre a calci e pugni poi chiama il 112

Calderola in Lombardia



Putin assedia l'acciaieria simbolo

Per il Cremlino Mariupol è caduta ma duemila soldati resistono asserragliati nella fabbrica. Lo zar: «Non uscirà neanche una mosca»
Biden annuncia l'invio di nuove armi però sembra valutare un compromesso: «La Russia non prenderà tutta l'Ucraina»

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Quanto vive una calunnia

Ci sarà ancora quella storia di una preside

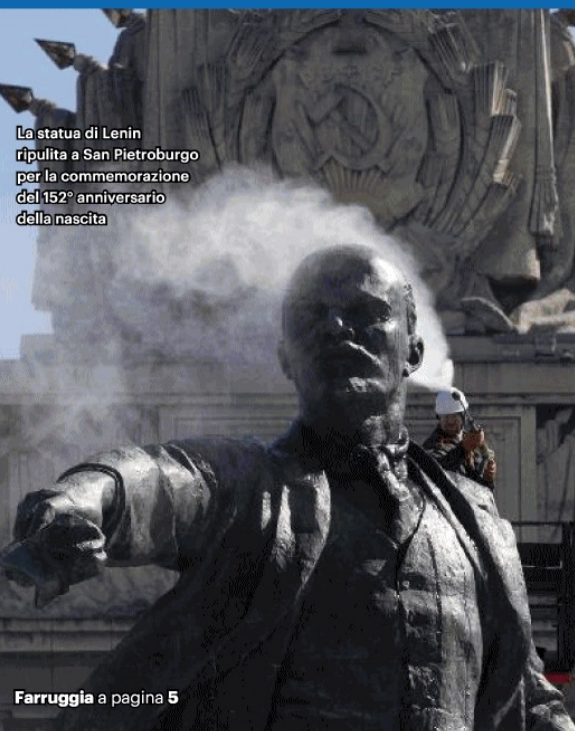
Michele Brambilla

Su questo giornale, in questo spazio, il 31 marzo scorso era apparso un editoriale intitolato «Cari colleghi, attenti ai titoli sulle donne»: prendeva spunto da come noi dei media avevamo trattato il caso di Carol Maltes, la ragazza uccisa e fatta a pezzi in Lombardia, e citata quasi sempre come «attrice hard». Il giorno dopo un altro editoriale, intitolato «Ci sarebbe pure quella storia di una preside», dedicato a un altro scempio mediatico: il caso di una presunta relazione fra una quarantenne preside di un liceo romano e uno studente diciannovenne. Ed è a questa donna che dedichiamo oggi questo nuovo editoriale.

Ma prima riassumiamo i fatti.

Continua a pagina 2

LO ZAR CERCA CONSENSO E RISPOLVERA I SIMBOLI SOVIETICI



La statua di Lenin ripulita a San Pietroburgo per la commemorazione del 152° anniversario della nascita

Farruggia a pagina 5

Quelli che com'era bello il comunismo

di P. F. De Robertis

Nel suo bellissimo discorso a Livorno del gennaio 1921, Filippo Turati ammonì i compagni comunisti a non abboccare alle lusinghe moscovite della Terza Internazionale. «Non gli interessano i lavoratori, è solo nazionalismo russo», Gramsci e Bordiga si fidarono però di Lenin. Turati aveva visto bene. I russi hanno sempre issato bandiere - zarista, bolscevica, sovietica - per nascondere lo stesso sogno imperialista. Ora rispolverano le statue di Lenin. Dominare il mondo, usando l'ideologia come scusa. Stalin usò il comunismo, Putin l'odio per l'Occidente. Il riapparire di bandiere rosse è solo questo. Il problema è chi in Occidente non l'ha capito. Si vada a rileggere Turati.

DALLE CITTÀ

Milano

Truffa falsi contributi: altri indagati in Cisl e Uil

Consani nelle Cronache

Milano

Acciaio cinese Lavori M4 a rischio ritardi

Anastasio nelle Cronache

Pavia

Si ribalta in auto e muore nel fossato

Zanette nelle Cronache



Gli ospedali hanno perso 21mila medici in 3 anni

Camici bianchi in fuga «Lavoro troppo pesante»

Marin a pagina 13



Tragedia a Modena, ricercata l'estetista abusiva

Ritocco al seno in casa Muore giovane mamma

Reggiani e Annesse a pagina 15



Maddalena
Il mistero e l'immagine

Forlì,
Musei San Domenico
27 marzo
10 luglio 2022

www.mostramaddalena.it



**Domani su Alias**

VIA DALLE BOMBE Un reportage di Vincenzo Mattei dalla Campania al confine polacco per portare viveri e medicine e accogliere i profughi

**Culture**

BIENNALE D'ARTE Corpi stregati, suoni dalle città del mondo, notti esistenziali e fabbriche vuote
Di Genova, Menegazzo, Frangi pagine 10 e 11

**L'ultima**

NETFLIX La crisi del colosso dello streaming e i dubbi sul futuro che investono anche Hollywood
Luca Celada pagina 16

■ CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

VENERDÌ 22 APRILE 2022 - ANNO LII - N° 96

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Vladimir Putin a colloquio con il ministro della difesa Sergej Shoigu foto Ap



Zitti e Mosca
Per Mosca «Mariupol è liberata». Putin ferma l'assalto all'acciaieria dove sono rinchiusi gli ultimi soldati ucraini: «Non serve strisciare sottoterra» e ordina di sigillarla «perché non passi una mosca». Da Biden altri 800 milioni di artiglieria pesante per Kiev pagine 2, 3

Guerra ucraina
Attacchi all'Anpi,
il default
dell'informazione

DAVIDE CONTI

Sul dirimente tema della guerra e attorno all'Anpi, istericamente aggredita da settimane, si è manifestata una profonda crisi che pare ormai cronica: l'inadeguatezza dell'informazione italiana.

— segue a pagina 15 —

La pace e i partigiani
Giusta l'equidistanza
da torti, errori
e furbizie

GUIDO LIGUORI

In vista del 25 aprile si intensifica la polemica contro l'Anpi, per non essersi schierata senza distinguere con il nutrito fronte dei sostenitori di Kiev nell'attuale guerra in Ucraina.

— segue a pagina 15 —

Profughi e scuola
Contano
più i cannoni
dei bimbi ucraini

GIUSEPPE CALICETI

Ogni docente della scuola pubblica italiana non può che essere felice dell'arrivo nella propria classe di uno o più bambini ucraini. Ne ho già visti alcuni anche nella mia scuola: silenziosi e sorridenti.

— segue a pagina 14 —

IL PREMIER UNGHERESE IN MISSIONE A ROMA

Orbán tra Salvini e l'acqua santa

■ Fresco di rielezione, il primo ministro del paese Ue più vicino alla Russia di Vladimir Putin si è presentato a Roma.

Prima è andato in Vaticano, per una visita privata a Papa Francesco. Bergoglio lo ha ringraziato per l'accoglienza ai profughi ucraini fornita dal suo paese, lo stesso che aveva innalzato i muri ai migranti ne-

gli anni precedenti. «Ho chiesto al Papa di sostenere i nostri sforzi per la pace», ha raccontato poi il leader magiaro, a suggello di una giornata in cui le vicende belliche sono state al centro dei discorsi e hanno evidenziato le divisioni tra le destre italiane e europee.

Orbán ha visto anche Matteo Salvini: l'asse con il leader

leghista si rafforza anche alla luce delle dinamiche internazionali. L'altra esponente della destra italiana, Giorgia Meloni, è più vicina alle posizioni dei sovranisti polacchi, che si sono differenziate dall'Ungheria quando hanno fatto passare gli armamenti destinati all'Ucraina sul loro territorio.

Salvini ha detto che il pre-

mier ungherese, che rivendica la sua «democrazia illiberale», è parte di «un centrodestra europeo alternativo ai socialisti, per difendere i valori e le radici dell'Occidente». E che considera un modello la contestata «legge sulla famiglia» ungherese, che minaccia i diritti e la parità tra generi.

SANTORO A PAGINA 6



Lele Corvi



INTERVISTA

Provenzano: rispetto per le idee dei pacifisti



■ Le armi all'Ucraina, gli attacchi all'Anpi, le spese militari. Giuseppe Provenzano, vicesegretario del Pd. «Stiamo col popolo ucraino, ma non sottovalutiamo il disagio dei pacifisti. La Francia conferma: bisogna dare risposte forti al disagio sociale».

CARUGATI A PAGINA 4

TARANTO

Inaugurato il parco eolico offshore



■ Il primo - si spera - di una lunga serie. Che dovrà recuperare lo «scusate il ritardo» denunciato da Legambiente, portando il governo a velocizzare le autorizzazioni. Ieri mattina a Taranto è stato inaugurato il primo parco eolico off-shore in Italia. VALOTI A PAGINA 6

COLOMBIA

Destra scatenata contro Gustavo Petro



■ Per scongiurare la vittoria del candidato di sinistra alle presidenziali del 29 maggio in Colombia, le forze di destra guidate dal presidente Duque sono pronte a tutto. La campagna contro Petro lo ha costretto a rinunciare alla sua alleata storica, la senatrice Córdoba. FANTIA A PAGINA 8

all'interno

Messico Passa la riforma: il litio è bene comune

ANDREA CEGNA

PAGINA 8

Afghanistan Strage continua di Hazara: «È genocidio»

GIULIANO BATTISTON

PAGINA 9

Palestina Bombe a Gaza, Al-Aqsa ad alta tensione

MICHELE GIORGIO

PAGINA 9

20422
Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in abb. post. 770225-015100



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 110
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/01, L. 662/96



Fondato nel 1892



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

Venerdì 22 Aprile 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

Gli Scavi

**Pompei a luci rosse
in mostra i simboli
di una città disinibita**

Carlo Avvisati in Cronaca



**Il super-programma
Comicon, si parte
Napoli capitale
della cultura pop**

Diego Del Pozzo a pag. 14



Mariupol presa per fame

► Putin: la città è nostra. Biden: non ci sono prove. Il capo dell'acciaieria: il cibo è finito
La strategia dei russi di distruggere le scorte alimentari anche per prendere il Donbass

**Da Le Pen a Conte
CHI ERA AMICO
DI VLADIMIR
PAGA PEGNO**

Alessandro Campi

Secondo gli osservatori Marine Le Pen ha perso il duello televisivo con Emmanuel Macron. Il che significa, se i sondaggi dicono il vero, che è fallita la sua scalata alla presidenza. Per la seconda volta consecutiva. L'ultima, probabilmente. Anche il padre ci aveva provato, nel 2002, perdendo contro Chirac.

A pag. 39

**Ucraina e 25 aprile
SE L'ANPI
E TRUMP HANNO
LE STESSA IDEE**

Ferdinando Adornato

Per anni abbiamo avuto in Italia una destra filo putiniana, oggi costretta a mostrare il suo ravvedimento operoso. Ma, siccome siamo un Paese fantasioso, ora corre l'obbligo di annotare, a pochi giorni dalla controversa celebrazione del 25 aprile, la nascita, per converso, di una "sinistra trumpaniana". A fare da capofila, come si sa, si è candidata l'Anpi, ma essa è largamente supportata dalla multiforme compagine di intellettuali che, in tutti i talk show, sostengono tesi analoghe.

Continuano a pag. 39



Soldati russi e volontari distribuiscono il pane ai civili
Foto di Alexander Nemov/AFP

L'intervista **Martina (Fao)**

«Grano, c'è chi specula
l'Ue aiuti i Paesi poveri»

Adolfo Pappalardo a pag. 9



Non solo Wimbledon

Le squalifiche etniche
fanno perdere lo sport

Piero Mei a pag. 38

Mauro Evangelisti
Cristiana Mangani alle pagg. 2 e 3

Misteri moscoviti

Il giallo degli oligarchi
tre suicidi dall'invasione

Michela Allegri a pag. 6

Le nazioni emergenti

Gli opportunisti del G20
strizzano l'occhio allo zar

Erminia Voccia a pag. 9

Stretta sull'evasione

Pagamenti
con il Pos
i dati subito
al Fisco

Andrea Bassi

Stretta anti evasione fiscale. Gli incassi giornalieri tramite Pos di negozi, bar, ristoranti e di tutti gli altri esercizi commerciali, saranno trasmessi direttamente all'Agenzia delle Entrate. Il Fisco potrà incrociare i dati con quelli, per esempio, dei registratori di cassa. Se gli scontrini battuti saranno inferiori agli incassi di carte e bancomat potranno scattare le verifiche. La novità è emersa nel decreto sul Pnrr: il Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ieri il governo ha approvato per la seconda volta.

A pag. 10

Altro che Recovery al Sud si vive sempre di meno

► L'Istat: dopo il Covid aumentano i divari con il Nord
Giovani più insicuri e donne ancora più penalizzate

Marco Esposito

Il "long Covid" non è solo un dato clinico. È un fenomeno sociale perché la pandemia ha scavato nel tessuto della società con effetti di lungo periodo, aumentando i divari con il Nord. A disegnare il quadro dell'Italia ai tempi del Covid è stata l'Istat: al Sud si vive sempre di meno; giovani più insicuri e donne più penalizzate.

L'oncologo

Gridelli: pandemia
come un ciclone
Sanità devastata

Esposito a pag. 12

Il nostro impegno continua con due nuovi progetti sostenibili:

**Fattoria
SELEZIONE
Green**

Una linea di salumi con imballaggio interamente riciclabile
Prodotti con energia proveniente al 100% da fonti rinnovabili
Un aiuto concreto per ridurre gli sprechi e salvaguardare le risorse del nostro pianeta.

**Lettere
dall'ITALIA**

Sicurezza di prodotti e tradizioni
**SENZA
ANTIBIOTICI**
(su richiesta)

Salumi prodotti con cura, incisione e certificazione, a tutela della
l'attività di allevamento fin dalla nascita
Prodotto in 100% interamente italiano con certificato di provenienza
Senza glutine, senza lattosio e a basso contenuto di grassi

La Buona Spesa non solo a parole

RICERCA • SOSTEGNO • TERRITORIO

mdspa.it

Salvatore Monti e le tele vendite da Arzano

«Con le aste in tv ho venduto
50mila quadri a Berlusconi»

Valentino Di Giacomo

«Ero in diretta e presentavo dei quadri da vendere. Mi dissero che c'era in linea Berlusconi. Pensai ad uno scherzo e dissi di riattaccare il telefono. Lui richiamò dicendo che era caduta la linea». Salvatore Monti è uno dei più noti televenditori di arte della tv. Da quella sera di tre anni fa a Silvio Berlusconi (che a maggio sarà a Napoli per la convention di Fi) ha venduto circa 50mila opere tra quadri e statue. Quasi tutte vendute dalla società di Arzano presso cui Monti lavora.



Il Cavaliere chiamava direttamente
Ho riattaccato più volte pensando a uno scherzo



Il Messaggero



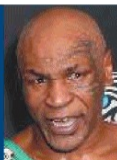
€ 1,40* ANNO 144 - N° 110
ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 46/2004 art. 1 c. 1 DGB RM

Venerdì 22 Aprile 2022 • S. Leonida

NAZIONALE
IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Sarà multato
Il ring in aereo,
Tyson scatenato:
pugni in faccia
al fan molesto**
Guaita a pag. 11



**L'Aia replica: è in forma
Inter-Roma a Sozza,
Roma e tifosi infuriati
«L'arbitro è milanese»**
Carina, Catapano e Avantaggiato nello Sport



**La serie su Amazon
Adriano Giannini
ora diventa un boss
«Io, criminale cinico
degli anni Ottanta»**
Satta a pag. 23



Oltre il conflitto

**L'Europa
disunita
e i rischi per
la democrazia**

Ferdinando Adornato

Per anni abbiamo avuto in Italia una destra filo putiniana, oggi costretta a mostrare il suo ravvedimento operoso. Ma, siccome siamo un Paese fantasioso, ora corre l'obbligo di annotare, a pochi giorni dalla controverbiale celebrazione del 25 aprile, la nascita, per converso, di una "sinistra trumpiana". A fare da capofila, come si sa, si è candidata l'Anpi, ma essa è largamente supportata dalla multiforme compagine di intellettuali che, in tutti i talk show, sostengono tesi analoghe.

Continua a pag. 18

I rifiuti a Roma

**I pregiudizi
che ostacolano
il percorso
di modernità**

Francesco Bruno

La letteratura scientifica unanime li considera sicuri per la tutela degli ecosistemi e la salute umana, tutte le classifiche internazionali sulle green city pongono al vertice le città che ne hanno (almeno) uno, l'Environmental Protection Agency Usa (riferimento mondiale delle politiche a protezione dell'ambiente) ne agevola la costruzione, sia in realtà ad alta densità abitativa, sia nei territori rurali. In Italia, invece, appena si propone (...)

Continua a pag. 18

Bisozzi a pag. 9

Istat: effetto pandemia

**Giovani scontenti
«Non studiano più
e non lavorano»**

ROMA Non studiano, non lavorano e nemmeno cercano un'occupazione. Sono insoddisfatti della loro vita e la pandemia, in questa situazione, non ha potuto far altro che aggravare la situazione. È questo l'amaro ritratto dei giovani italiani tra i 15 e i 29 anni che emerge dal rapporto "Il benessere equo e sostenibile in Italia", diffuso dall'Istat. Il nostro Paese, infatti, ha il triste primato in Europa del maggior numero dei cosiddetti Neet.

Loiaco a pag. 12

Putin: «Mariupol è nostra»

► Annuncio del Cremlino: «Ma niente attacco all'acciaieria». Gli Usa: è solo uno show
Giallo sulla morte di tre oligarchi. La Yellen frena Biden sullo stop della Ue al gas russo

La strategia di Mosca sul Donbass: colpire acquedotti e depositi di cibo per soffocare la resistenza ucraina



La battaglia del pane

**Tennis in rivolta
Wimbledon
"derussificato"
un autogol
contro la pace**

Piero Mei

La "derussificazione" sta trascinando nello sport. Dopo il bando ottuso dei corsi di letteratura e cultura moscovita, eccola trascinare anche sull'erba di Wimbledon.

Continua a pag. 18

La distribuzione del pane a Zolista, vicino Kiev
Foto: EPA
Servizi da pag. 2 a pag. 7

Dopo l'aggressione l'uomo tenta il suicidio

**Ladispoli, accoltella moglie e figlia
«Non voleva accettare la separazione»**

ROMA Ha accoltellato la moglie e la figlia, nella propria casa a Ladispoli, poi ha tentato di uccidersi. Un dramma causato dall'incapacità di accettare una possibile separazione. La donna è ora in condizioni disperate all'ospedale, mentre lui e la figlia sono fuori pericolo.

Bernardini e Rossi
a pag. 13



Nel decreto Recovery in arrivo la nuova stretta contro l'evasione

**Pos, tutti i dati finiranno al Fisco
controlli su bancomat e scontrini**

Andrea Bassi

Nuova stretta contro l'evasione fiscale. Tutti gli incassi giornalieri tramite Pos di negozi, bar, ristoranti e di tutti gli altri esercizi commerciali, saranno trasmessi direttamente all'Agenzia delle Entrate.

A pag. 8

Mr. Tesla pronto all'offerta per il social

**Musk, raccolti 46 miliardi
per dare l'assalto a Twitter**

Pompetti a pag. 16

NOVITÀ

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO actiV

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. ActiV è un marchio di Bioactor b.v. Il logo ActiV è di proprietà di Bioactor b.v.

Il Segno di LUCA

LEONE, UNA BELLA OPPORTUNITÀ

La giornata di oggi potrebbe risultare molto utile per te e cambiare i tuoi programmi aprendo prospettive che finora non osavi considerare. Fai bene attenzione perché sul lavoro si sta aprendo una possibilità molto interessante che finora ti era sfuggita. Approfitta di questa possibilità che rende le cose molto più facili e ti consente di aggirare alcuni nodi che hai cercato inutilmente di sciogliere nei mesi passati. **MANTRA DEL GIORNO** Se non avessi soluzione non sarebbe un problema.

L'oroscopo all'interno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con 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. * Pasqua e Primavera a tavola • € 3,90 (solo Roma)

il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 22 aprile 2022
1,60 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

L'intervista: il presidente Emilia Romagna

Ferrari (Confindustria)
**«Infrastrutture,
dobbiamo crescere»**

Baroncini nel Fascicolo Regionale



Polemiche a Predappio

**La Marcia
su Roma
è una mostra**

Bilancioni a pagina 11



Putin assedia l'acciaieria simbolo

Per il Cremlino Mariupol è caduta ma duemila soldati resistono asserragliati nella fabbrica. Lo zar: «Non uscirà neanche una mosca»
Biden annuncia l'invio di nuove armi però sembra valutare un compromesso: «La Russia non prenderà tutta l'Ucraina»

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Quanto vive una calunnia

**Ci sarà ancora
quella storia
di una preside**

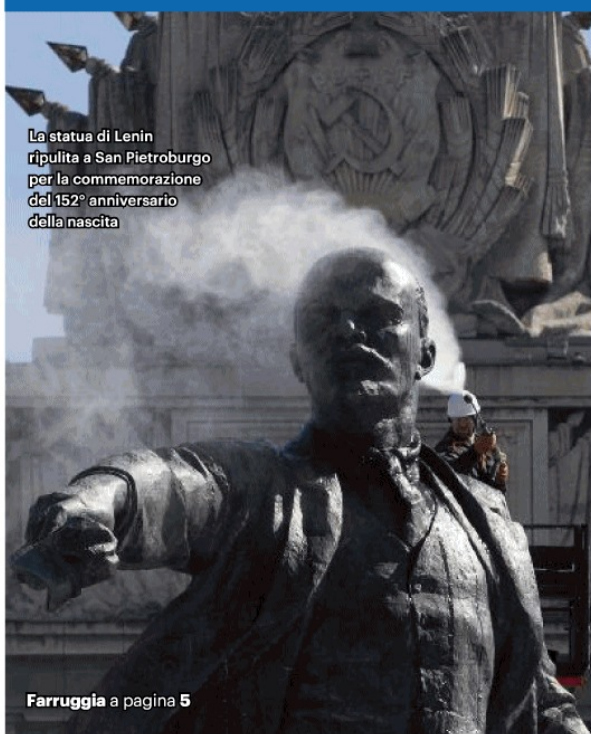
Michele Brambilla

Su questo giornale, in questo spazio, il 31 marzo scorso era apparso un editoriale intitolato «Cari colleghi, attenti ai titoli sulle donne»: prendeva spunto da come noi dei media avevamo trattato il caso di Carol Maltes, la ragazza uccisa e fatta a pezzi in Lombardia, e citata quasi sempre come «attrice hard». Il giorno dopo un altro editoriale, intitolato «Ci sarebbe pure quella storia di una preside», dedicato a un altro scempio mediatico: il caso di una presunta relazione fra una quarantenne preside di un liceo romano e uno studente diciannovenne. Ed è a questa donna che dedichiamo oggi questo nuovo editoriale.

Ma prima riassumiamo i fatti.

Continua a pagina 2

LO ZAR CERCA CONSENSO E RISPOLVERA I SIMBOLI SOVIETICI



La statua di Lenin
ripulita a San Pietroburgo
per la commemorazione
del 152° anniversario
della nascita

Farruggia a pagina 5

**Quelli che
com'era bello
il comunismo**

di P. F. De Robertis

Nel suo bellissimo discorso a Livorno del gennaio 1921, Filippo Turati ammonì i compagni comunisti a non abboccare alle lusinghe moscovite della Terza Internazionale. «Non gli interessano i lavoratori, è solo nazionalismo russo», Gramsci e Bordiga si fidarono però di Lenin. Turati aveva visto bene. I russi hanno sempre issato bandiere - zarista, bolscevica, sovietica - per nascondere lo stesso sogno imperialista. Ora rispolverano le statue di Lenin. Dominare il mondo, usando l'ideologia come scusa. Stalin usò il comunismo, Putin l'odio per l'Occidente. Il riapparire di bandiere rosse è solo questo. Il problema è chi in Occidente non l'ha capito. Si vada a rileggere Turati.

DALLE CITTÀ

Bologna, struttura provvisoria

**Lavori al via
al Comunale:
trasloco in Fiera
per il teatro**

Zanchi in Cronaca

Bologna, lunghe attese e rabbia

**People Mover,
in coda centinaia
di passeggeri**

Zuppiroli in Cronaca

Bologna, la nuova cura

**Pillola anti-Covid
presto in farmacia
Sarà gratuita**

Barbetta in Cronaca



Gli ospedali hanno perso 21mila medici in 3 anni

**Camici bianchi in fuga
«Lavoro troppo pesante»**

Marin a pagina 13



Tragedia a Modena, ricercata l'estetista abusiva

**Ritocco al seno in casa
Muore giovane mamma**

Reggiani e Annesse a pagina 15



Maddalena
Il mistero e l'immagine

Forlì,
Musei San Domenico
27 marzo
10 luglio 2022

www.mostramaddalena.it





IL SECOLO XIX

VENERDÌ 22 APRILE 2022



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVI - NUMERO 95, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

LA NUOVA PRESIDENTE DI AUTOSTRADE
Da Varazze al vertice di Aspi
Oliveri conosce le code da vicino

MENDUNI / PAGINA 10



ESCE IL LIBRO SUL MAGISTRATO UCCISO
Solo è il coraggio: Saviano rilegge
il romanzo di Giovanni Falcone

SALVAGGIULO / PAGINA 39



INDICE	Primo-Piano	Pagina 2
	Cronache	Pagina 10
	Commenti	Pagina 14
	Economia-Matrimoni	Pagina 15
	Genova	Pagina 20
	Xte	Pagina 39
	Sport	Pagina 42
	Cinema-Tv	Pagina 36-46

PUTIN ORDINA AL MINISTRO DELLA DIFESA DI NON ATTACCARE PIÙ L'ACCIAIERIA MA DI INASPRIRE L'ASSEDIO ALLA CITTÀ

«Non voli una mosca»



Il presidente Vladimir Putin, a sinistra, e il ministro della Difesa russo Sergei Shoigu ripresi durante il loro incontro al Cremlino

Ma Biden smentisce la caduta di Mariupol

«Considero l'attacco ipotizzato alla zona industriale di Mariupol come non necessario. Vi ordino di cancellarlo. Questo è un caso in cui dobbiamo pensare a preservare la vita dei nostri soldati e dei nostri ufficiali. Non c'è nessun bisogno di scendere in quelle catacombe e strisciare nel sottosuolo attraverso quelle strutture industriali. Bloccate quell'area e fate sì che nemmeno una mosca voli». Sono gli ordini che il presidente Putin ha dato ieri al ministro della Difesa Shoigu in un incontro che il Cremlino ha voluto pubblicizzare. Una mossa giudicata propagandistica dagli analisti. «Disinformazione», ha commentato il presidente Usa Biden. «Non ci risulta la caduta di Mariupol». **SERVIZI / PAGINE 2-7**

IL REPORTAGE

Francesco Sempri

Azovstal, tra i soldati e i civili ancora asserragliati:
«Il male è tornato, salvateci»

Qualcuno ha coperto il viso di un uomo ucciso in mezzo alla strada con la sua stessa giacca. Un uomo qualunque di Mariupol, colpito da un proiettile qualunque mentre cercava, forse, di fuggire dalla città sotto assedio. Assassinato, questo di sicuro, dalla volontà di un altro uomo.

L'ARTICOLO / PAGINE 2 E 3

ROLLI



MARTINELLI ESCHIANCHI / PAGINA 9

ECONOMIA

ALLARME DELL'ANCE: MATERIE PRIME, PREZZI FOLLI
«In Liguria a rischio stop
un cantiere su quattro»



Matteo Dell'Antico

Per i costruttori e i sindacati dei lavoratori edili è la tempesta perfetta. Con l'aumento dei prezzi delle materie prime, causato sia dall'impennata del costo dell'energia che dall'incremento della richiesta di materiali, in Liguria rischia di fermarsi il 25% dei cantieri, sia nel pubblico che nel privato.

L'ARTICOLO / PAGINA 20

SCENARI E STRATEGIE DOPO LE NOMINE

Francesco Margiocco

La rotta di Fincantieri e Leonardo
punta sul settore militare europeo

A decidere il futuro di Fincantieri, più ancora del rinnovo dei suoi vertici (nella foto il generale Graziano), potrebbe essere la guerra. Nei corridoi della politica si torna a parlare di una fusione tra Fincantieri e Leonardo. Anche se per alcuni analisti la fusione, fra queste due realtà industriali non avverrà nell'immediato.



L'ARTICOLO / PAGINA 15

ACCORDO LIGURIA, PIEMONTE E LOMBARDIA

Alberto Quarati

Patto per un nuovo hub logistico
fra i governatori del Nord Ovest

Nella quarta edizione degli Stati generali della logistica, iniziativa nata nel 2015 fra le Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte per coordinare le politiche sui trasporti, celebrata ieri ad Alessandria, è stato siglato un patto tra i tre governatori per la creazione di un nuovo hub proprio in quest'area piemontese.



L'ARTICOLO / PAGINA 11

AURUM
OPERATORE PROFESSIONALE E UFFICIO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Quest'arte unica al mondo di infilarsi in dispute oniriche prima o poi dovrà esserci riconosciuta perlomeno dall'Unesco. L'ultima ha a che vedere con l'istituzione della Giornata nazionale della memoria e del sacrificio degli Alpini, fissata al 26 gennaio, ricorrenza della devastante e monumentale battaglia di Nikolajewka, terra d'Ucraina, anno 1943. Il guaio è che gli Alpini si ritiravano dalla Russia, dove erano stati mandati dal Duce a combattere al fianco dei nazisti: circostanze poco raccomandabili. Forse basterebbe leggere Mario Rigoni Stern, e ci si farebbero meno problemi, magari la pagina in cui racconta del generale Luigi Reverberi, ritrovato dai russi due anni dopo Nikolajewka in un lager tedesco. Il comandante russo lo fece chiamare: voleva rendere onore a chi era stato a capo della «famosa Tridantina», l'uni-

L'arte unica al mondo

MATTIA FELTRI

ca divisione del centro-sud sfuggita all'Armata rossa. O che l'Armata rossa non aveva saputo sconfiggere, precisò Reverberi. Si potrebbe chiudere qui ma, se non basta, si potrebbe anche ripescare un lungo articolo su Nikolajewka scritto nel 1963 per questo giornale da Nuto Revelli, sul quale immagino nessuno avrà da avanzare riserve morali. L'articolo si concludeva così: «Il messaggio dei superstiti fu la condanna dell'assurda politica di guerra del fascismo. Questo spiega perché le popolazioni delle valli che avevano visto morire i loro figli in Russia si schierarono subito, d'istinto, con la Resistenza (...). I partigiani lottarono contro i nazi-fascisti anche per conto dei fratelli, dei figli, degli amici che erano morti in Russia». Ci vuole un gran talento per battere su ciò che era già pacificato.

AURUM
OPERATORE PROFESSIONALE E UFFICIO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venedì 10/12 - 15/18

Edizione chiusa in redazione alle 22

€ 2,50* in Italia — Venerdì 22 Aprile 2022 — Anno 158° — Numero 110 — ilssole24ore.com

*In vendita abbontata obbligatoriamente: Il Sole 24 Ore (€ 2,50) + ITCN (€ 0,50). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e ITCN in vendita separata.



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Sanzione eccessiva
Crediti R&S, revoca
del Fisco se manca
l'indicazione
in nota integrativa



Edoardo Belli
Contarini
— a pag. 35

Cessione crediti
Bonus, l'ingresso
delle Sgr non riapre
il mercato. In arrivo
nuove modifiche

Giuseppe Latour
— a pag. 38

SCARPA



RIBELLE RUN
THE HERO HITS
THE TRAIL.
SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 24805,62 -0,29% | SPREAD BUND 10Y 164,40 -0,20 | BRENT DTD 105,99 +1,16% | ORO FIXING 1943,70 -0,30% | Indici & Numeri → p. 39-43

Scuola: laurea, crediti e incentivi Così cambia la carriera dei docenti

La riforma

Ok in Cdm alla riforma:
più peso al tirocinio
e premi a chi si aggiorna

Formazione, tra le novità
corsi universitari
anche durante la triennale

Cambia, per la sesta volta in una ventina di anni, l'abilitazione all'insegnamento. A prevederlo è l'addendum al decreto Pnr 2, che l'ha avuto il via libera dal Cdm. Nella nuova carriera degli insegnanti è la volta del binomio laurea più 60 crediti nelle materie antro-psico-pedagogiche e digitali. Tra le novità corsi universitari anche durante la triennale e 20 crediti di tirocinio. Confermati lo sconto per i precari con tre anni di servizio e gli incentivi per gli insegnanti che si aggiornano.

Bruno e Tucci — a pag. 3

I FOCUS

FORMAZIONE

Percorsi universitari accanto alla laurea

REGIME TRANSITORIO

A concorso anche con soli 30 crediti

IL CASO DEI PRECARI

Scorciatoia per chi ha tre anni di servizio

40%

INCENTIVO SALARIALE
In sede di prima applicazione si prevede che non più del 40% del personale docente che seguirà i corsi di aggiornamento professionale triennale potrà usufruire dell'incentivo salariale selettivo

COME CAMBIANO LE ASSUNZIONI

Nuovi concorsi pubblici,
guida alle novità

— inserto estraibile alle pag. 21-24



DI bollette: via libera alle prime semplificazioni per l'energia green

Lo shock energetico

Via libera del Senato
In arrivo anche la stretta
sul riscaldamento nella Pa

Via libera definitivo dal Senato al primo pacchetto di semplificazioni per nuovi impianti di energia green. Il governo ha così incassato la fiducia al decreto "bollette", approvato a Palazzo Chigi in marzo soprattutto per aiutare famiglie e imprese sui rincari di luce e gas e per sveltire gli iter per lo sviluppo di nuove fonti di energia rinnovabile e per sostenere il settore autonomo.

Dominelli e Mobili — a pag. 6

DATI INPS DI MARZO

Effetto guerra
sulla occupazione:
+21% la Cig

Pogliotti e Tucci — a pag. 3

INFRASTRUTTURE

Pnrr, triplicati
i bandi di gara
nei primi tre mesi

Giorgio Santilli — a pag. 5

LA GUERRA IN UCRAINA



La guerra in Ucraina. L'avanzata dei carri armati russi nei territori del Donbass

LA RESISTENZA NON CEDE
Putin: «Vittoria a Mariupol», ma si combatte ancora

Luca Veronesi — a pag. 8

LE MOSSE DI BIDEN
Usa: sanzioni alle criptovalute russe e più armi

Biagio Simonetta — a pag. 9

OLIGARCHI E PETROLIO
Vagit Alekperov lascia la guida del colosso Lukoil

Roberto Da Rin — a pag. 9

PANORAMA

GESTIONE DEL TRAFFICO

Alleanza tra Aspi e Open Fiber su fibra ottica e mobilità digitale

Alleanza strategica tra Open Fiber e il gruppo Aspi sul fronte della banda ultralarga e dello sviluppo della mobilità digitale. Costituito il consorzio Open Fiber Network Solution, che si occuperà di posare la rete in fibra ottica. L'operazione risponde alla necessità di accelerare i cantieri della fibra, e di sviluppare una mobilità sostenibile e innovativa. — a pagina 29

IL VOTO DI DOMENICA

La protesta dei giovani francesi che alimenta l'astensionismo

Artiglio Geroni — a pag. 13

PRIMO TRIMESTRE

Macchine utensili, ordini in flessione del 3 per cento

Rallentano nel primo trimestre 2022 gli ordini di macchine utensili (-3% sullo stesso periodo 2021), il dato va però confrontato con un primo trimestre 2021 da record.

— a pagina 12

ENERGIA

Zaleski apre il caso Edison e chiede danni a Edf e A2A

Romain Zaleski non si arrende su Edison e ha intrapreso una nuova iniziativa giudiziaria sull'Opia Edf del 2012, legata al più ampio riassetto di Foro Buonaparte.

— a pagina 30

DOMANI



Plus 24

Quanto costa vivere senza contante

— con il Sole 24 Ore

Moda 24

Sfide industriali
Obiettivo circolarità con materiali, riciclo e riparazioni

Chiara BegHELLI — a pag. 27

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 19,90 €. Per info:
ilssole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600

Wall Street CONTI RECORD PER TESLA MUSK: OPA SU TWITTER



di Alberto Annicchiario e Marco Valsania

Rally a Wall Street di Tesla, la società di Elon Musk attiva nella costruzione di auto elettriche ha annunciato conti record nel primo trimestre. Intanto Musk rilancia sull'offerta, ostile, per il 100% di Twitter: abbiamo 46,5 miliardi di dollari per l'operazione. — Servizio a pagina 31



M&P PANNELLI: SCORREVOLI, SELF-BOLD CONTENITORE. DESIGN GIUSEPPE BAVARO

Rimadesio



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 22 aprile 2022
Anno LXXVIII - Numero 110 - € 1,20
San Sotero

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 + Ciociaria 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 - ISSN 0391-6990

DIRETTORE DAVIDE VECCHI
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

DRAGHI AVEVA DETTO: PACE O IMPIANTI ACCESI

Il Governo sceglie i condizionatori

La presidenza del Consiglio
acquista 57 climatizzatori
per poco meno di 40mila euro

Ma dal primo maggio gli uffici
pubblici dovranno ridurre
i gradi per risparmiare energia

Intanto in Congo i ministri
Di Maio e Cingolani trovano
altro gas per evitare la crisi

Sciopero

**Oggi a rischio
servizi e bus**
A Roma si bloccano
trasporto e scuola
per le manifestazioni

Conti a pagina 27

Castelporziano

**Bagnini al mare
part time**
Il servizio di assistenza
ai bagnanti garantito
solo fino alle ore 17



Verucci a pagina 27

Ladispoli

**Accoltella in casa
moglie e figlia**
L'uomo ha poi tentato
inutilmente il suicidio
Gravissima la donna

Gobbi a pagina 28

Auditorium

**Parte la stagione
estiva musicale**
Presentato il palinsesto
dai mitici Deep Purple
al pop dei Simple Minds

Finamore a pagina 29

Il Tempo di Osho

Il giorno dopo l'annuncio di Gualtieri è già guerra al termovalorizzatore



Filippi e Novelli alle pagine 24 e 25

Il fondatore chiede soldi al Movimento per poter usare il suo blog Grillo ora batte cassa a Conte

Biglietti dell'Olimpico troppo cari
Tra Lotito e i tifosi della Lazio
ormai è muro contro muro

Rocca e Salomone a pagina 20

... Beppe Grillo torna a Roma e torna a lavorare attivamente per il M5s. Il cui blitz nella Capitale sarebbe motivato anche dall'ipotesi di chiudere un accordo tra il suo blog e il Movimento 5 Stelle. Il leader M5S Giuseppe Conte avrebbe raggiunto un'intesa con Grillo per remunerare i post del Movimento che vengono ospitati dentro il blog del comico per amplificarne la diffusione.

Frasca a pagina 4

... Il governo alla fine sceglie i condizionatori. Fa un certo effetto dopo la frase di Draghi di qualche settimana fa sulle privazioni degli italiani per fronteggiare la guerra: pace o condizionatori. Palazzo Chigi acquisterà 57 climatizzatori per i nuovi uffici in via della Stamperia. Ma dal primo maggio negli uffici pubblici scatterà la limitazione dei gradi per risparmiare energia.

Barbieri, Carta e Martini alle pagine 2 e 3

Aveva fatto le dosi al Parlamento Ue
Il caso della leghista Basso
«Io, vaccinata e multata»

a pagina 6

Il leader del Carroccio con l'ungherese
Orban nella Capitale
incontra il Papa e Salvini

Di Capua a pagina 5

Lamorgese non riesce a collegarsi
Norma sulla cybersicurezza
È saltata la connessione

Solimine a pagina 2

Natale di Roma

Riti ed evocazioni
la Città eterna fa festa



Sereni a pagina 23

COMMENTI

- **BENEDETTO**
Termovalorizzatore finalmente a Roma abbiamo un sindaco
- **MAZZONI**
La vera festa per il 25 aprile sarà l'8 maggio
- **FERRONI**
Finita la pandemia tornano le serate vip

a pagina 12

Paranza Art Gallery
Acquistiamo antiquariato e modernariato
Interi arredi e singoli oggetti
Dipinti antichi e moderni, mobili,
sculture, oggetti e design
Pagamento immediato anche per contanti
Valutazioni confidenziali e gratuite
Sopralluoghi gratuiti in tutta Italia
Inviaci foto tramite WhatsApp o chiamaci al:
3498228485 Filippo • 3483390512 Marco

Il diario

di Maurizio Costanzo



La guerra va avanti, i morti crescono, le devastazioni aumentano e noi raccogliamo, da cronisti, solo un piccolo episodio. Un uomo russo è stato arrestato e detenuto in una prigione di Mosca, per aver protestato contro la guerra in Ucraina attraverso un pacchetto di prosciutto e avendo così screditato le forze armate di Putin. La marca si chiama «Miratorg» ma ha lasciato solo la parola «Mira», che vuol dire pace in russo. D'altra parte, da sempre, dai tempi di Ulisse, la cronaca delle guerre è fatta anche di piccoli, modesti particolari. Anche perché la tragedia di decine di morti, quella rimane, senza bisogno di aggiungere altro.

Follie
SENZA GLUTINE
segui su
Prodotti freschi tutti i giorni
Consegne a domicilio gratuite
Accettiamo pagamenti con tessera sanitaria
Giovanni Pittaluga, 8 - 00159 Roma - Tel. 0664260168

Venerdì 22 Aprile 2022
Nuova serie - Anno 31 - Numero 94 - 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. 29

APPLICANDO IL GDPR

Per la prima volta un tribunale concede 12,5 € di indennizzo per ciascuna mail pubblicitaria indesiderata

Ciccio Messina a pag. 24

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Ambiente - La lettera della Commissione Ue sulle deroghe ai vincoli sulle emissioni

Fisco - Rimborso Iva allargato, la risposta a interpello dell'Agenzia delle entrate

Bollette - Il testo del decreto energia convertito in legge dalle Camere

Per ItaliaOggi, sezione Media, Ugo Poletti di Odessa Journal, è il miglior corrispondente di guerra

Andrea Secchi a pag. 17

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Sospesi i vincoli ambientali

In conseguenza della guerra la Commissione europea rende derogabili i limiti sulle emissioni inquinanti in atmosfera, per ridurre la dipendenza energetica dalla Russia

Gli stati dell'Unione europea potranno derogare ai limiti sulle emissioni inquinanti in atmosfera dell'industria per ridurre la dipendenza energetica dalla Russia. Bruxelles consentirà il superamento dei limiti fissati dalle leggi europee su biossido di zolfo, polveri e ossidi di azoto per supplire alla mancanza di gas, così da rendere più semplice il ricorso ad altri combustibili, sia nella produzione di energia, sia nei processi di lavorazione industriale.

Ambrosoli - Chiarello a pag. 23

SINDACO PD DI ROMA

Gualtieri si ricrede e ora fa il termovalorizzatore

Oldani a pag. 9

I bimbi profughi dall'Ucraina conoscono già l'inglese all'arrivo nelle scuole italiane



Alcuni giornali sottolineano sorpresi quanto i bambini profughi dall'Ucraina, inseriti nelle scuole italiane, siano più avanti dei nostri. E non perché i bambini italiani siano meno intelligenti, ma perché è diversa e meno efficace la qualità dell'insegnamento impartito. Per esempio, gli ucraini delle elementari hanno appreso nozioni di lingua inglese che i nostri affronteranno se le affronteranno nelle scuole medie. E quindi necessario che qualcuno, nelle forze politiche, decida prima o dopo di fare un check complessivo, una specie di «due diligence» sullo stato dell'Italia in settori cruciali nella contemporaneità a partire dalla scuola.

Cacopardo a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Ricordo e giro questa lettera: «Siamo marito e moglie insegnanti di ruolo presso un liceo classico. La comita dei nostri redditi fa sì che siamo considerati troppo ricchi per poter iscriverci il figlio alla materna pubblica del nostro quartiere che è frequentata (per motivi di graduatoria ridotta) dai numerosi figli di immigrati al servizio (in nero) presso le famiglie ricche della nostra Ztl. Ma è frequentata anche dai figli degli esultori fiscali. Ad esempio alla scuola materna arriva tutti i giorni una signora alla guida di un Suo grosso come un tank. Possibile che nessuno veda niente, che nessuno si accorga dell'abuso che questa signora compie? Eppure i Suoi non si possono nascondere sotto il materasso. Essi sono persino registrati ufficialmente presso il Pubblico Registro Automobilistico. Solo l'Agenzia delle Entrate non se ne accorge anche se avrebbe o portato di tanto tutti gli elementi per capire. Che non voglia farlo? Non è un tema politico questo?».

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.softwarereg.it

info@gbsoftware.it - 06 97626328

**Con La poltrona che scottano a €9,90 in più*

LA NAZIONE

VENERDÌ 22 aprile 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



È di Prato. Primi casi sotto osservazione in Italia

Epatite misteriosa Un bambino trasferito dal Meyer a Roma

Ulivelli a pagina 17



L'omaggio a Galileo di Ozmo

Pisa cancella il capolavoro di street art

Venturini nel Fascicolo Regionale



Putin assedia l'acciaieria simbolo

Per il Cremlino Mariupol è caduta ma duemila soldati resistono asserragliati nella fabbrica. Lo zar: «Non uscirà neanche una mosca»
Biden annuncia l'invio di nuove armi però sembra valutare un compromesso: «La Russia non prenderà tutta l'Ucraina»

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

Quanto vive una calunnia

Ci sarà ancora quella storia di una preside

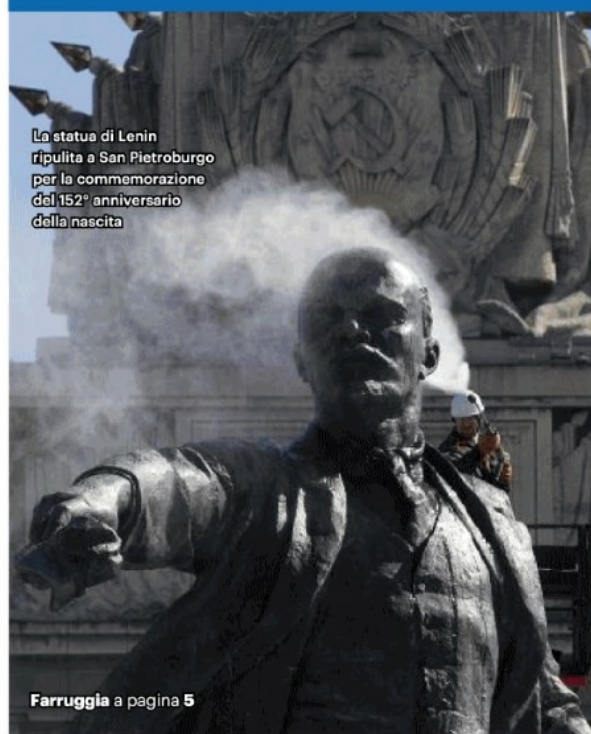
Michele Brambilla

Su questo giornale, in questo spazio, il 31 marzo scorso era apparso un editoriale intitolato «Cari colleghi, attenti ai titoli sulle donne»: prendeva spunto da come noi dei media avevamo trattato il caso di Carol Maltes, la ragazza uccisa e fatta a pezzi in Lombardia, e citata quasi sempre come «attrice hard». Il giorno dopo un altro editoriale, intitolato «Ci sarebbe pure quella storia di una preside», dedicato a un altro scempio mediatico: il caso di una presunta relazione fra una quarantenne preside di un liceo romano e uno studente diciannovenne. Ed è a questa donna che dedichiamo oggi questo nuovo editoriale.

Ma prima riassumiamo i fatti.

Continua a pagina 2

LO ZAR CERCA CONSENSO E RISPOLVERA I SIMBOLI SOVIETICI



La statua di Lenin ripulita a San Pietroburgo per la commemorazione del 152° anniversario della nascita

Farruggia a pagina 5

Quelli che com'era bello il comunismo

di P. F. De Robertis

Nel suo bellissimo discorso a Livorno del gennaio 1921, Filippo Turati ammonì i compagni comunisti a non abboccare alle lusinghe moscovite della Terza Internazionale. «Non gli interessano i lavoratori, è solo nazionalismo russo», Gramsci e Bordiga si fidarono però di Lenin. Turati aveva visto bene. I russi hanno sempre issato bandiere - zarista, bolscevica, sovietica - per nascondere lo stesso sogno imperialista. Ora rispolverano le statue di Lenin. Dominare il mondo, usando l'ideologia come scusa. Stalin usò il comunismo, Putin l'odio per l'Occidente. Il riapparire di bandiere rosse è solo questo. Il problema è chi in Occidente non l'ha capito. Si vada a rileggere Turati.

DALLE CITTÀ

Firenze

Nocentini di Intesa Sanpaolo «Il Pnrr sarà la vera svolta»

Caroppo nel Fascicolo Regionale

Firenze

Giù i redditi: città in attesa della ripartenza

Ciardi in Cronaca

Firenze

San Salvi e don Cuba nel nuovo film di Pieraccioni

Mugnaini in Cronaca



Gli ospedali hanno perso 21mila medici in 3 anni

Camici bianchi in fuga «Lavoro troppo pesante»

Marin a pagina 13



Tragedia a Modena, ricercata l'estetista abusiva

Ritocco al seno in casa Muore giovane mamma

Reggiani e Annesse a pagina 15



Forlì,
Musei San Domenico
27 marzo
10 luglio 2022

www.mostramaddalena.it

**Vecchio
Amaro
del Capo®**

la Repubblica

**Vecchio
Amaro
del Capo®**

Fondatore *Eugenio Scalfari***il venerdì**Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 47 - N° 94

Venerdì 22 aprile 2022

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,50



La battaglia
Due soldati russi impegnati nell'attacco a Mariupol: ieri Putin ha annunciato la conquista della città ucraina
ANATOLIY DENISOV/NOVEMBER/ST. PETERSBURG/REUTERS

“Putin, non vincerai”

Intervista a Borrell: l'aiuto militare dell'Europa aumenterà fino al ritiro russo. Biden: non gli lasceremo occupare l'Ucraina. Il Cremlino: "Conquistata Mariupol, inutile attaccare l'ultima fabbrica". Trovata un'altra fossa comune: "Migliaia di vittime"

L'Italia valuta l'invio di armi pesanti e Draghi studia il viaggio a Kiev

L'analisi

Mosca cambia passo per non fermarsi

di **Gianluca Di Feo**

C'è più pragmatismo che propaganda nella decisione di Putin di fermare l'attacco contro l'ultima resistenza di Mariupol.

a pagina 7

Il commento

Le divisioni della Ue nel voto francese

di **Anais Ginori**

Gli occhi dell'Europa saranno puntati su Parigi domenica sera. Il primo ad aver enfatizzato la dimensione sovranazionale dell'elezione francese è Macron.

a pagina 35

Il reportage

Nelle trincee del Donbass la sfida tra droni e tank

di **Daniele Raineri da Lyman**
a pagina 8**La polemica**

Conte ambiguo su Le Pen. Malumori nel Pd e nei 5S

di **d'Albergo, Pucciarelli e Vitale**
alle pagine 20 e 21di **Claudio Tito**

Il nostro obiettivo è far «ritirare Putin» dall'Ucraina. A dirlo in un'intervista a *Repubblica* è Josep Borrell, Alto Rappresentante dell'Ue.

a pagina 3

I servizi a pagina 2 a pagina 19

Istruzione

Le nuove regole per diventare professori

di **Corrado Zunino**

a pagina 25

L'allarme dell'Istat

Quei giovani lasciati indietro da due anni di virus

di **Rosaria Amato**
a pagina 22

Tutte le disparità create dal Covid

di **Chiara Saraceno**

Due anni di pandemia hanno consolidato disuguaglianze pre-esistenti, ma le hanno anche un po' scompigliate. E quanto emerge dal Rapporto Istat sul Benessere equo e sostenibile (Bes). Come già con la crisi finanziaria, l'Italia sta recuperando più lentamente degli altri Paesi europei l'occupazione perduta.

a pagina 34

Domani in edicola

Alla ricerca dello zar tra foto, misteri e maledizioni

di **Marco Belpoliti**
a pagina 37**L'intervista**

Wenders: vi spiego perché documento la realtà nei film

di **Alberto Anile**
alle pagine 38 e 39

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - 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: publicita@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 Grandi Classici
a Fumetti Disney € 4,40

NZ

IL PERSONAGGIO
**"VENGHINO SIGNORI"
 DIBBA INSEGNAPOLITICA**
 MASSIMILIANO PANARARI



Per soli 39 euro, da oggi, si possono «apprendere le strategie più efficaci per ottenere il miglior risultato alle elezioni di giugno». Parola di Alessandro Di Battista. - PAGINA 16

LACULTURA
**LA MATTITA DEI DIAVOLI
 E LA LEZIONE DI CAFFÈ**
 GUIDO BRERA



Nel 1980, il Nobel per l'Economia Milton Friedman - l'ispiratore della rivoluzione conservatrice - tenne una trasmissione televisiva. Si chiamava *Free to Choose, Liberi di scegliere*. - PAGINA 30



LA STAMPA

VENERDÌ 22 APRILE 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € • ANNO 156 • N. 110 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it

GNN

L'ANALISI

SE IN OCCIDENTE TORNA L'INCUBO DEI COSACCHI

DOMENICO QUIRICO

In Occidente i cosacchi rimangono sempre perfettamente con la paura, eccome: babau su cavallini mai stanchi e poco strigliati, con le lunghe lance, le maniere selvagge. Facevano paura perfino a Napoleone forse perché vicino a Ghodnia, mentre avanzava verso Mosca, rischiò di essere catturato. Sarà per quello che li definì «una disgrazia per la specie umana»? È toccato a questi predoni inveterati far da simbolo, in una reciproca sfiducia senza reticenze, di quella paura della Russia che qualcuno forse un po' troppo meticoloso fa risalire a mille anni fa. Incubo equestre della calata dei selvaggi slavi verso Occidente. La si definisce «russofobia»: è di voga nei «talk» in questi tempi in cui l'Europa è diventato di nuovo un putiniano continente selvaggio, e le steppe dalle minacce misteriose sembrano dietro Trieste, come ai tempi di Taras Bulba. - PAGINA 29



LA FOTO-SIMBOLO

QUEI CRISTI DEPOSTI CHE INCARNANO IL NOSTRO DOLORE

VIOLA ARDONE



Volete sapere che cos'è la guerra? La guerra è questa foto. La guerra è un uomo bianchissimo come un Cristo deposto, il braccio proteso a cercare il compagno. La guerra sono letti sfatti in un angolo di mondo sfregiato dalle esplosioni. La guerra è un pavimento sporco. - PAGINA 3

LO ZAR A SHOIGU: NON ATTACCATE L'ACCIAIERIA-CATACOMBA. ZELENSKY ALLA UE: SERVONO 7 MILIARDI AL MESE



In alto, il presidente Putin e il ministro della difesa Shoigu (REUTERS). Sopra, corpi di soldati ucraini inceneriti nell'acciaieria (MICALIZZI)

IN VISTA DEL BALLOTTAGGIO DI DOMENICA I DUE CANDIDATI A CACCIA DEI VOTI DELLE BANLIEUE

Perrin: Le Pen pericolosa per la Francia

LEONARDO MARTINELLI
 FRANCESCA SCHIANCHI

Macron fa a pugni nella banlieue parigina: adora la boxe, e ha affrontato un pugile locale in favore di telecamere. Valérie Perrin: «Le Pen pericolosa, la Francia non diventi integralista». - PAGINE 24 E 25

L'INTERVENTO

LA SCELTA TRA EUROPA ED ESTREMA DESTRA

OLAF SCHOLZ, PEDRO SÁNCHEZ
 ANTONIO COSTA

L'Europa si trova di fronte a un cambiamento epocale. Putin ha lanciato un attacco brutale contro l'Ucraina e il suo popolo. Le immagini di Mariupol, Bucha e Kratochovice evocano ricordi dei periodi più oscuri dell'Europa. CONTINUA A PAGINA 25

LE DISUGUAGLIANZE

NEL PAESE DEI DIVARI AGLI ADOLESCENTI ORA LA VITA FAPURA

LINDA LAURA SABBADINI

Sono stati due anni incredibili. Crollo nel 2020, grande ripresa nel 2021, importante sì, ma, attenzione, con criticità sul piano dell'equità. Sono i dati del Benessere equo e sostenibile dell'Istat a dirlo. Crollo. In primis con la pandemia con le sue conseguenze di dolore e perdite di vite umane. Siamo stati il Paese più colpito insieme alla Spagna nella prima ondata. Nella seconda la situazione più critica è stata della Polonia e dei Paesi dell'Est giunti alla loro prima ondata in ritardo. La pandemia ha fatto quasi raddoppiare il numero di persone che hanno dovuto rinunciare ad assistenza medica di cui avevano bisogno. Sono arrivate all'11%. E poi crollo anche dell'occupazione, incomparabilmente più alto di quello avvenuto nella recessione degli inizi degli anni '90, del 2008-2009, del 2013. - PAGINA 21



I DIRITTI

"UTERO IN AFFITTO" REATO UNIVERSALE? MELONI, PERCHÉ?

MICHEL MARZANO



È così difficile pronunciare le parole «gestazione per altri»? Perché, quando si parla di questa pratica, non si riesce semplicemente a nominarla per ciò che è, e si deve per forza connotarla negativamente utilizzando espressioni come «utero in affitto» o «maternità surrogata»? - PAGINA 29

BUONGIORNO

Quest'arte unica al mondo di infilarsi in dispute oniriche prima o poi dovrà esserci riconosciuta perlomeno dall'Unesco. L'ultima ha a che vedere con l'istituzione della Giornata nazionale della memoria e del sacrificio degli Alpini, fissata al 26 gennaio, ricorrenza della devastante e monumentale battaglia di Nikolajewka, terra d'Ucraina, anno 1943. Il guaio è che gli Alpini si ritiravano dalla Russia, dove erano stati mandati dal Duce a combattere al fianco dei nazisti: circostanze poco raccomandabili. Forse basterebbe leggere Mario Rigoini Stern, e ci si farebbero meno problemi, magari la pagina in cui racconta del generale Luigi Reverberi, ritrovato dai russi due anni dopo Nikolajewka in un lager tedesco. Il comandante russo lo fece chiamare: voleva rendere onore a chi era stato a capo della «famosa Tridantina», l'unica divisione

L'arte unica al mondo

MATTIA FELTRI

del centro-sud sfuggita all'Armata rossa. O che l'Armata rossa non aveva saputo sconfiggere, precisò Reverberi. Si potrebbe chiudere qui ma, se non basta, si potrebbe anche ripescare un lungo articolo su Nikolajewka scritto nel 1963 per questo giornale da Nuto Revelli, sul quale immagino nessuno avrà da avanzare riserve morali. L'articolo si concludeva così: «Il messaggio dei superstiti fu la condanna dell'assurda politica di guerra del fascismo. Questo spiega perché le popolazioni delle valli che avevano visto morire i loro figli in Russia si schierarono subito, d'intinto, con la Resistenza (...). I partigiani lottarono contro i nazi-fascisti anche per conto dei fratelli, dei figli, degli amici che erano morti in Russia». Ci vuole un gran talento per battagliare su ciò che era già pacificato.



Sequestri yacht oligarchi russi, la sola Sy A ci costa 150mila al giorno

Lo Stato italiano rischia di dover riconoscere un maxi risarcimento per danni ai proprietari. Bloccare le navi e le ville è al limite della legalità

Guerra Russia Ucraina, sequestri yacht e ville oligarchi: autogol Italia Le sanzioni inflitte dall' Italia agli oligarchi russi vicini a Putin , rischiano di trasformarsi in un vero e proprio autogol per le casse dello Stato . Tra spese per l' ormeggio e manutenzioni spendiamo milioni e solo per custodire intatte navi e ville sottratte ai super ricchi . Il governo - si legge su Libero - sta cercando modi per non pagare , ma il rischio è che alla fine del conflitto ci saranno anche dei maxi risarcimenti da riconoscere per danni ai proprietari . I sequestri infatti sono al limite della legalità . Fa impressione già il solo costo di manutenzione della nave Sy A che ormai da giorni occupa un' intera banchina nel porto di Trieste e che ha un valore di 530 mln di euro. Tenerla ferma - prosegue Libero - lì significa per le casse dello Stato sborsare ogni giorno qualcosa come 150 mila euro . Questo solo per l' ormeggio e le "piccole" spese ordinarie e di mantenimento del personale a bordo, undici uomini più il comandante a cui viene vietato di scendere a terra. Lo yacht in questione batteva bandiera russa, adesso non più. Rischia di finire nella flotta della Mongolia , uno Stato che non ha nemmeno lo sbocco sul mare . Questo è solo il caso della nave ma a questa vanno aggiunti altri yacht e le mega ville . Se non si troverà una soluzione valida a breve si rischia di rimetterci e pesantemente . Leggi anche: " "Draghi si dimette e va alla Nato. Elezioni politiche domenica 16 ottobre" Orsini spacca la Rai. Duro attacco del Pd a Bianca Berlinguer Guerra Ucraina, sanzioni contro Mosca: il 98% dei lettori appoggia Putin Cacciari: "Crociata anti-Russia, guerra Nato-Mosca con armi nucleari" Meloni premier, ecco il governo. I nomi dei ministri. Salvini, Berlusconi... Annega la moglie e finge l' incidente, Perrino: "Fantasia criminale da film" Decarbonizzazione, Ovs accelera: taglio del 46% di CO2 nel 2030 Edison-Enel, oggi il convegno sulle concessioni idroelettriche in Italia illycaffè a Venezia, celebrati i 30 anni delle illy Art Collection Iscriviti alla newsletter Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.



Dagospia

Trieste

LE SANZIONI AGLI YACHT SONO UN CETRIOLONE PER TUTTI NOI - MANTENERE LE MEGA BARCHE DEGLI OLIGARCHI RUSSI COSTA ALLO STATO 150 MILA EURO AL GIORNO: COME IL CASO DELLA "SY A", GIOIELLO DA TRE ALBERI E 530 MILIONI DI EURO, ATTRACCATO AL PORTO DI ...

il super yacht sy a di melnichenko a **trieste** 5 È che uno fa presto a dire "sanzioni". Ma poi chi le paga? Anzi, chi le garantisce? Perché qui sembra il gioco delle matrioske, e le matrioske c'entrano pure un po' troppo. Prendi la Sy A. È un mega yacht da tre alberi e 530 milioni di euro, la Sy A. Attraccata lì dov'è, cioè al **porto** di **Trieste**, si mangia da sola un'intera banchina. Roba che pare una nave da crociera. Una di quelle ultra-lusso, tra l'altro. Appartiene all'oligarca russo Andrey Igorevich Melnichenko, ma da metà marzo è rimasta bloccata con i sigilli della Guardia di Finanza. il super yacht sy a di melnichenko a **trieste** 3 Colpa della guerra. Dell'invasione di Putin in Ucraina. È stata sequestrata assieme ai beni dei magnati del Cremlino. La conosciamo a memoria, la storia. Quello che non conosciamo è che Sy A, per starsene a mollo dove sta, ci costa un occhio della testa. Almeno (ma almeno) 150mila euro al giorno tra spese per l'ormeggio, piccole (si fa per dire) manutenzioni, personale di bordo (undici uomini più il comandante che non possono manco scendere a terra), elettricità e acqua potabile. il super yacht sy a di melnichenko a **trieste** 1 È tutto a carico nostro, ed è un carico di quelli belli grandi. Che se non ci stai attento son dolori. Tanto che addirittura l'Agenzia del demanio (che dovrebbe amministrarla, la Sy A) se ne sbarazzerebbe volentieri. E infatti ci stanno provando, a disfarsene. TUTTI I BENI SEQUESTRATI Lo yacht, fino a un mese fa, batteva bandiera russa. Adesso non più. Sarebbe logico, visto che occupa uno stallo di Fincantieri, che passasse a sventolare l'italico tricolore. Invece no. il super yacht sy a di melnichenko a **trieste** 2 Rischia (nel senso che l'ipotesi è al vaglio in questi giorni, nulla di fatto ma neanche di intentato) di finire nella flotta della Mongolia. Un Paese tra la Cina e la "Grande madre Russia" che, non sfuggirà l'ironia, non ha nemmeno un affaccio sul mare. Perché? Perché per noi sarebbe troppo oneroso tenercela. E allora la vedi lì, ancorata a **Trieste**, senza vele issate e che galleggia in un mare di incertezze. Mica è la sola. La lista di beni sequestrati agli oligarchi del cerchio magico moscovita è un elenco che, in confronto, il decalogo di Leporello nel Don Giovanni di Mozart è cosa spiccia. alexey mordashov C'è la Lady M, attraccata ad Imperia, di Alexey Mordashov: valore di mercato 65 milioni di euro. C'è il Lena, fermo nel **porto** di Sanremo, di Gennady Nikolayevich Timchenko: altri 50 milioni tondi tondi. Ci sono le ville in Sardegna di Alisher Usmanov (17 milioni di euro), quelle a Como di Vladimir Rudolfovich Soloviev (otto milioni di euro), quella a Lucca di Oleg Savchenko (tre milioni). E giusto per citare le prime che vengono in mente. ALEXEY MORDASHOV YACHT 55 Chiariamoci: colpire Putin dove potrebbe averne più danno (ossia in quegli amici sparsi per mezzo mondo che gli garantiscono, a suon di rubli, potere e impunità) è doveroso. Forse persino sacrosanto. Però il rovescio della medaglia è



Dagospia

Trieste

che, almeno nell' immediato, quelli con le brache bucate siamo noi. ALEXEY MORDASHOV YACHT 5 Che stiamo sborsando fior di milioni (la manutenzione di una villa tipo di quelle che i russi tengono sulle coste sarde o liguri o toscane costa al Demanio, all' incirca, 350mila euro all' anno). Il congelamento dei beni degli oligarchi è possibile grazie alle decisioni prese dall' Ue a fine febbraio, quando sono state adottate le prime misure. Da noi se ne occupa il Csf, al secolo il Comitato di sicurezza finanziaria del ministero dell' Economia (Mef) e i passaggi (burocratici) sono più o meno questi. alisher usmanov DEMANIO Primo, il Mef decide cosa congelare e a chi. Secondo: il nucleo speciale di Polizia valutaria delle Fiamme gialle attua la decisione. E terzo: l' Agenzia del demanio si occupa della successiva manutenzione. Perché (ed è questo il punto) a chi sequestra compete "la custodia, l' amministrazione e la gestione delle risorse" (lo dice un decreto legislativo, il 109, del 2007). Significa, in pratica, che lo Stato fa da curatore e deve essere in grado, nel momento (futuro) in cui restituirà il bene al suo proprietario, di ridarglielo in condizioni ottimali. alisher usmanov. D' accordo, a quel punto potrà riavvalersi delle spese sostenute proprio con lui, ma 1) deve trovarlo disposto a riprenderselo (tra parentesi: Melnichenko, quello del Sy A, da qualche giorno, assieme ai suoi legali, sta valutando un ricorso al Tar contro il provvedimento di congelamento e se si mettono di mezzo pure i tribunali, i faldoni e la magistratura campacavallo) e 2) nel frattempo il portafoglio l' ha già aperto e persino di parecchio. L' Agenzia del Demanio deve ogni tre mesi inviare al Csf una relazione sullo stato dei beni confiscati. Mica è uno scherzo. Condividi questo articolo.

Shipping Italy

Trieste

Rossi (Arkas): 'Dalla Turchia impennata di traffici verso Italia ed Europa'

Il direttore marketing della shipping line turca analizza il momento particolarmente favorevole per le shipping line impegnate nei trasporti intra-Med

Genova - Se i traffici containerizzati sulle rotte deep sea fanno sorridere le grandi compagnie di navigazione (come raccontato da Filippo Cimellaro di Hapag Lloyd e Matteo Pacchiarotti di One) anche le rotte short sea del Mediterraneo mai come in questo momento garantiscono una redditività particolarmente interessante ai vettori marittimi. Quanto, come e perché lo ha raccontato in occasione del seminario sui noli marittimi appena organizzato a Genova dal Gruppo Giovani di Assagenti il senior sales and marketing manager di Arkas Italia, Luca Rossi. ' Lo short sea negli ultimi due anni ha beneficiato del fatto che i global carrier si sono concentrati su rotte transoceaniche più redditizie; naviglio e servizi sono stati spostati su aree molto più remunerative e questo ha portato a aumento dei noli anche sui trade nel Mediterraneo'. Secondo i dati presentati il nolo per un container era di 550 euro 2019, nel 2020 è raddoppiato a 1.000 euro per poi aumentare ancora nel range fra 850 e 1.500 euro nel 2021. Nel 2022 il trend rimane simile. Oltre a questo 'campo libero' lasciato dai grandi global carrier a favorire questa vivacità del mercato nel Mediterraneo è stata in particolare la Turchia:

'Tradizionalmente il mercato è sempre stato molto fermo sui volumi, invece già nel 2020 si erano raggiunto gli stessi volumi fatti nel 2019 e nel 2020, nonostante tre mesi di lockdown completi, c' è stato comunque un buon incremento. Nel 2021 abbiamo stimato un +40% passando a 160 mila Teu' che nel trade Turchia - Italia storicamente non si era mai visto come balzo in avanti ha affermato Rossi. La spiegazione risiede soprattutto nella svalutazione della lira turca: nel 2014 il cambio era 3 lire per 1 euro, otto anni dopo 15 lire per 1 euro con picchi quasi a 20 lire per ogni euro. Tutto questo ha reso particolarmente appetibile il prodotto turco. Oltre a ciò bisogna sottolineare che i traffici short sea non soffrono le stesse criticità delle linee maggiori: 'I collegamenti essendo più di breve distanza hanno mantenuto frequenze regolari e transit time che non superano mai i 7 giorni' ha aggiunto il marketing manager di Arkas Italia. 'Oltre a ciò il riutilizzo del contenitore è molto veloce: da quando sbarca in Italia, viene svincolato e va in consegna, poi al deposito e nuovamente imbarcato per l' export non passano più di 20 giorni'. In questo contesto il mercato turco è stato interessato da una ripresa della quantità di nuovi ordini molto repentina e il sistema è stato capace di soddisfare le richieste dei compratori soprattutto occidentali. Non solo Italia, ma anche Francia e Germania hanno mostrato trend simili mentre per ciò che riguarda le merceologie 'si parla di vetro, tessile, mobilio, linea bianca, materie plastiche, automotive e food (concentrato di pomodoro sostitutivo di quello cinese)'. La particolarità del traffico marittimo in contenitori dalla Turchia verso l' Europa meridionale e l' Italia è quello di dover affrontare la forte concorrenza diretta



Shipping Italy

Trieste

con le autostrade del mare, quindi di trasporti su semirimorchi, soprattutto verso il Nord Adriatico. 'Il porto di Trieste nel 2021 ha movimentato 300 mila mezzi. Una parte si muove e prosegue verso il Centro Europa; l'aumento 2021 su 2020 è stato del +23%' ha ricordato Rossi, secondo il quale le scelte dei caricatori dipendono 'sia dal prezzo che dalle tempistiche: il camion impiega 5 giorni per un servizio door to door mentre il container 14 giorni'. Detto che il tanto atteso reshoring per il momento ancora non sta creando impatti significativi su questo mercato, già oggi Arkas incontra difficoltà a soddisfare la domanda di spedizioni che arriva dal mercato: 'Ci sarebbe uno spazio enorme soprattutto in import verso l'Italia' ha rilevato Rossi, aggiungendo però che c'è anche un 'forte dei traffici in direzione Europa rispetto ai carichi di ritorno. Aumentare la capacità di stiva è impossibile'. Per ciò che riguarda il servizio di Arkas nel Mediterraneo le caratteristiche principali 'sono la flessibilità, la frequenza e le rotte che toccano mille porti. Aumentare la stiva comporterebbe una programmazione non sostenibile strutturalmente' ha concluso.

Porti: Venezia e Chioggia fanno squadra per sfide del futuro

Presentato a Unioncamere piano strategico di sviluppo

(ANSA) - VENEZIA, 21 APR - I traffici del 2021 hanno visto nei porti di Venezia e Chioggia una ripresa del + 7,9% con oltre 24.204.000 tonnellate totali movimentate. E' quanto sottolineato nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale del **Mare Adriatico Settentrionale** durante l' incontro tra i componenti della Giunta di Unioncamere del Veneto, il Presidente dell' Autorità di Sistema dei Porti di Venezia e Chioggia, **Fulvio Lino Di Blasio**, e il Segretario Generale dell' Authority, Antonella Scardino. Al centro dell' incontro le linee strategiche di sviluppo del sistema portuale veneto delineate nel Piano Operativo Triennale 22-24, le ricadute sul contesto regionale, le opportunità future e le possibili sinergie con il territorio. L' Ente ha mostrato i piani di investimento e gli interventi che condurranno i porti veneti a diventare hub per la produzione e distribuzione di energia da fonti rinnovabili e hub ferroviari grazie, in particolare, alla realizzazione della piattaforma intermodale nella parte sud dell' area Montesyndial e allo sviluppo dell' infrastruttura ferroviaria, il sistema di ultimo miglio ferroviario e stradale. "Sono sicuro che quello che abbiamo intrapreso oggi rappresenta l' inizio di un percorso di cooperazione per la realizzazione di azioni sinergiche al servizio del territorio - ha detto Di Blasio -. Puntiamo ad aumentare l' efficienza e la competitività del sistema portuale veneto grazie anche allo sviluppo della funzione logistica, della ZIs e dei servizi alla merce ad alto valore aggiunto sicuri che questo possa garantire l' insediamento di nuove realtà industriali, di nuovi operatori terminalisti e lo sviluppo di settori non direttamente portuali, ma a questi accessori. Sono tutte azioni che hanno incontrato larga condivisione di intenti e che ci vedranno impegnati nel perseguire un unico obiettivo, quello di essere al servizio del tessuto produttivo soprattutto in un momento storico peculiare come quello che stiamo vivendo". (ANSA).



Il Nautilus

Venezia

PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA: PRESENTATO A UNIONCAMERE DEL VENETO IL PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE

I presidenti di ADSPMAS e UCV, Di Blasio e Pozza: 'Pronti a fare squadra per affrontare le sfide del futuro' Venezia- Questa mattina,

I presidenti di ADSPMAS e UCV, Di Blasio e Pozza: 'Pronti a fare squadra per affrontare le sfide del futuro' Venezia -Questa mattina, nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, si è tenuto l'incontro tra i componenti della Giunta di Unioncamere del Veneto, e il Presidente dell' Autorità di Sistema dei Porti di Venezia e Chioggia, Fulvio Lino Di Blasio, e il Segretario Generale dell' Authority, Antonella Scardino. Al centro dell' incontro le linee strategiche di sviluppo del sistema portuale veneto delineate nel Piano Operativo Triennale 22-24, le ricadute sul contesto regionale, le opportunità future e le possibili sinergie con il territorio. In particolare, dopo aver mostrato i dati relativi all' andamento complessivo dei traffici del 2021, che hanno visto una ripresa del + 7,9% con oltre 24.204.000 tonnellate totali movimentate, le dinamiche per settori, con le rinfuse solide a trainare la crescita e in particolare quello siderurgico che ha registrato le performance migliori, e i macro trend logistici e marittimi oggi condizionati dallo scenario economico e marittimo evidenziando i principali driver di mercato per i porti veneti, l' Authority ha presentato gli obiettivi da raggiungere nel prossimo triennio già identificati nel POT: l' adozione di un nuovo modello operativo per l' Ente, la rigenerazione del Sistema Portuale, la transizione energetica del Cluster Portuale, la massimizzazione della Safety e della Security portuale e la valorizzazione della relazione Città - Porto. L' Ente ha, infine, mostrato i piani di investimento e gli interventi che condurranno i porti veneti a diventare hub per la produzione e distribuzione di energia da fonti rinnovabili e hub ferroviari grazie, in particolare, alla realizzazione della piattaforma intermodale nella parte sud dell' area Montesyndial e allo sviluppo dell' infrastruttura ferroviaria, il sistema di ultimo miglio ferroviario e stradale. Il Presidente di AdSPMAS, Di Blasio ha commentato così l' incontro con il sistema Camerale Veneto: 'Sono sicuro che quello che abbiamo intrapreso oggi rappresenta l' inizio di un percorso di cooperazione per la realizzazione di azioni sinergiche al servizio del territorio. Puntiamo ad aumentare l' efficienza e la competitività del sistema portuale veneto grazie anche allo sviluppo della funzione logistica, della ZLS e dei servizi alla merce ad alto valore aggiunto sicuri che questo possa garantire l' insediamento di nuove realtà industriali, di nuovi operatori terminalisti e lo sviluppo di settori non direttamente portuali, ma a questi accessori. Sono tutte azioni che hanno incontrato larga condivisione di intenti e che ci vedranno impegnati nel perseguire un unico obiettivo, quello di essere al servizio del tessuto produttivo soprattutto in un momento storico peculiare come quello che stiamo vivendo'. Il Presidente di Unioncamere del Veneto, Pozza ha dichiarato: 'Questo



Il Nautilus

Venezia

incontro nasce dalla volontà di costruire sinergie, progetti comuni ed iniziative con il Porto di Venezia e Chioggia, che ha un ruolo strategico per il sistema economico del nostro territorio. Sono diversi i temi condivisi oggi dagli investimenti sulle infrastrutture fino all' importanza della ZIs che la Camera di Commercio di Venezia ha sempre sostenuto con convinzione e risorse. È fondamentale fare squadra anche per affrontare la delicata fase che stiamo attraversando con gli effetti negativi del Covid e le conseguenze della guerra che stanno pesando in modo rilevante sulla nostra economia. Il compito del sistema camerale è promuovere l' economia ed il dialogo costante e continuo con le altre istituzioni è il metodo più efficace per raggiungere risultati importanti per le nostre imprese. Quello di oggi non è punto di arrivo, ma un punto di partenza ed infatti seguiranno altri incontri per approfondire le sinergie che si possono mettere in campo anche utilizzando la progettualità e le competenze tecniche il sistema camerale ha al suo interno'.

Sviluppo del sistema portuale veneto

AdSp presenta a Unioncamere il piano strategico

Redazione

VENEZIA Il piano strategico per lo sviluppo del sistema portuale veneto è stato presentato questa mattina, nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, a Unioncamere del Veneto. All'incontro hanno partecipato i componenti della Giunta di Unioncamere del Veneto, il presidente dell'Autorità di Sistema dei porti di Venezia e Chioggia, Fulvio Lino Di Blasio, e il segretario generale dell'Authority, Antonella Scardino. Al centro dell'incontro le linee strategiche di sviluppo del sistema portuale delineate nel Piano Operativo Triennale 22-24, le ricadute sul contesto regionale, le opportunità future e le possibili sinergie con il territorio. In particolare, dopo aver mostrato i dati relativi all'andamento complessivo dei traffici del 2021, che hanno visto una ripresa del + 7,9% con oltre 24.204.000 tonnellate totali movimentate, le dinamiche per settori, con le rinfuse solide a trainare la crescita e in particolare quello siderurgico che ha registrato le performance migliori, e i macro trend logistici e marittimi oggi condizionati dallo scenario economico e marittimo evidenziando i principali driver di mercato per i porti veneti, l'Authority ha presentato gli obiettivi da raggiungere nel prossimo triennio già identificati nel POT: l'adozione di un nuovo modello operativo per l'Ente, la rigenerazione del Sistema Portuale, la transizione energetica del Cluster Portuale, la massimizzazione della Safety e della Security portuale e la valorizzazione della relazione Città Porto. L'Ente ha, infine, mostrato i piani di investimento e gli interventi che condurranno i porti veneti a diventare hub per la produzione e distribuzione di energia da fonti rinnovabili e hub ferroviari grazie, in particolare, alla realizzazione della piattaforma intermodale nella parte sud dell'area Montesyndial e allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, il sistema di ultimo miglio ferroviario e stradale. Il presidente di **AdSp** MAS, Di Blasio ha commentato così l'incontro con il sistema Camerale Veneto: Sono sicuro che quello che abbiamo intrapreso oggi rappresenta l'inizio di un percorso di cooperazione per la realizzazione di azioni sinergiche al servizio del territorio. Puntiamo ad aumentare l'efficienza e la competitività del sistema portuale veneto grazie anche allo sviluppo della funzione logistica, della ZIs e dei servizi alla merce ad alto valore aggiunto sicuri che questo possa garantire l'insediamento di nuove realtà industriali, di nuovi operatori terminalisti e lo sviluppo di settori non direttamente portuali, ma a questi accessori. Sono tutte azioni che hanno incontrato larga condivisione di intenti e che ci vedranno impegnati nel perseguire un unico obiettivo, quello di essere al servizio del tessuto produttivo soprattutto in un momento storico peculiare come quello che stiamo vivendo. Il presidente di Unioncamere del Veneto, Pozza ha invece sottolineato che Questo incontro nasce dalla volontà di costruire sinergie, progetti comuni ed iniziative con il porto di Venezia e Chioggia, che ha un ruolo strategico per il sistema economico del nostro territorio. Sono



Messaggero Marittimo

Venezia

diversi i temi condivisi oggi dagli investimenti sulle infrastrutture fino all'importanza della ZIs che la Camera di Commercio di Venezia ha sempre sostenuto con convinzione e risorse. È fondamentale fare squadra anche per affrontare la delicata fase che stiamo attraversando con gli effetti negativi del Covid e le conseguenze della guerra che stanno pesando in modo rilevante sulla nostra economia. Il compito del sistema camerale è promuovere l'economia ed il dialogo costante e continuo con le altre istituzioni è il metodo più efficace per raggiungere risultati importanti per le nostre imprese. Quello di oggi non è punto di arrivo, ma un punto di partenza ed infatti seguiranno altri incontri per approfondire le sinergie che si possono mettere in campo anche utilizzando la progettualità e le competenze tecniche il sistema camerale ha al suo interno.

Presentato il piano strategico per lo sviluppo del Sistema Portuale Veneto

Redazione Seareporter.it

Venezia, 21 aprile 2022 - Questa mattina, nella sede dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, si è tenuto l'incontro tra i componenti della Giunta di Unioncamere del Veneto, e il Presidente dell' **Autorità di Sistema** dei Porti di Venezia e Chioggia, Fulvio Lino Di Blasio, e il Segretario Generale dell' Authority, Antonella Scardino. Al centro dell'incontro le linee strategiche di sviluppo del **sistema portuale** veneto delineate nel Piano Operativo Triennale 22-24, le ricadute sul contesto regionale, le opportunità future e le possibili sinergie con il territorio. In particolare, dopo aver mostrato i dati relativi all'andamento complessivo dei traffici del 2021, che hanno visto una ripresa del + 7,9% con oltre 24.204.000 tonnellate totali movimentate, le dinamiche per settori, con le rinfuse solide a trainare la crescita e in particolare quello siderurgico che ha registrato le performance migliori, e i macro trend logistici e marittimi oggi condizionati dallo scenario economico e marittimo evidenziando i principali driver di mercato per i porti veneti, l'Authority ha presentato gli obiettivi da raggiungere nel prossimo triennio già identificati nel POT: l'adozione di un nuovo modello operativo per l'Ente, la rigenerazione del **Sistema Portuale**, la transizione energetica del Cluster **Portuale**, la massimizzazione della Safety e della Security **portuale** e la valorizzazione della relazione Città - Porto. L'Ente ha, infine, mostrato i piani di investimento e gli interventi che condurranno i porti veneti a diventare hub per la produzione e distribuzione di energia da fonti rinnovabili e hub ferroviari grazie, in particolare, alla realizzazione della piattaforma intermodale nella parte sud dell'area Montesyndial e allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, il **sistema** di ultimo miglio ferroviario e stradale. Il Presidente di AdSPMAS, Di Blasio ha commentato così l'incontro con il **sistema** Camerale Veneto: 'Sono sicuro che quello che abbiamo intrapreso oggi rappresenta l'inizio di un percorso di cooperazione per la realizzazione di azioni sinergiche al servizio del territorio. Puntiamo ad aumentare l'efficienza e la competitività del **sistema portuale** veneto grazie anche allo sviluppo della funzione logistica, della ZLS e dei servizi alla merce ad alto valore aggiunto sicuri che questo possa garantire l'insediamento di nuove realtà industriali, di nuovi operatori terminalisti e lo sviluppo di settori non direttamente portuali, ma a questi accessori. Sono tutte azioni che hanno incontrato larga condivisione di intenti e che ci vedranno impegnati nel perseguire un unico obiettivo, quello di essere al servizio del tessuto produttivo soprattutto in un momento storico peculiare come quello che stiamo vivendo'. Il Presidente di Unioncamere del Veneto, Pozza ha dichiarato: 'Questo incontro nasce dalla volontà di costruire sinergie, progetti comuni ed iniziative con il Porto di Venezia e Chioggia, che ha un ruolo strategico per il



Sea Reporter

Venezia

sistema economico del nostro territorio. Sono diversi i temi condivisi oggi dagli investimenti sulle infrastrutture fino all'importanza della ZIs che la Camera di Commercio di Venezia ha sempre sostenuto con convinzione e risorse. È fondamentale fare squadra anche per affrontare la delicata fase che stiamo attraversando con gli effetti negativi del Covid e le conseguenze della guerra che stanno pesando in modo rilevante sulla nostra economia. Il compito del **sistema** camerale è promuovere l' economia ed il dialogo costante e continuo con le altre istituzioni è il metodo più efficace per raggiungere risultati importanti per le nostre imprese. Quello di oggi non è punto di arrivo, ma un punto di partenza ed infatti seguiranno altri incontri per approfondire le sinergie che si possono mettere in campo anche utilizzando la progettualità e le competenze tecniche il **sistema** camerale ha al suo interno'

Il futuro del porto: energia pulita, infrastrutture, sinergia con l' economia territoriale

Oggi l' incontro tra l' Autorità di sistema portuale e Unioncamere: «Pronti a fare squadra per affrontare le sfide che ci aspettano»

I traffici portuali veneziani del 2021 hanno visto una ripresa del 7,9%, con oltre 24 milioni di tonnellate movimentate. Oggi, nel corso di un incontro con Unioncamere, l' Autorità portuale ha presentato gli obiettivi da raggiungere nel prossimo triennio e in particolare i piani di investimento per rinnovare gli scali : da una parte i nuovi sistemi di produzione e distribuzione di energia da fonti rinnovabili (gnl, idrogeno), dall' altra il potenziamento della rete infrastrutturale di collegamento, tra cui la piattaforma intermodale nell' area Montesyndial e la connessione con le linee ferroviarie. Il tema è stato trattato durante l' incontro tra i componenti della giunta di Unioncamere del Veneto, il presidente dell' Autorità portuale Fulvio Lino Di Blasio e il segretario generale Antonella Scardino. Le strategie di sviluppo dei porti veneziani, infatti, sono considerate rilevanti per tutto il territorio, con ricadute sul contesto economico e opportunità future. Per Di Blasio, è «l' inizio di un percorso di cooperazione per la realizzazione di azioni sinergiche al servizio del territorio: puntiamo ad aumentare l' efficienza e la competitività del sistema portuale veneto grazie anche allo sviluppo della funzione logistica, della ZIs e dei servizi alla merce ad alto valore aggiunto, sicuri che questo possa garantire l' insediamento di nuove realtà industriali, di nuovi operatori terminalisti e lo sviluppo di settori non direttamente portuali». Il presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza, ribadisce l' importanza «degli investimenti sulle infrastrutture e della ZIs, che la Camera di commercio di Venezia ha sempre sostenuto con convinzione e risorse. È fondamentale fare squadra, promuovere l' economia e il dialogo con le altre istituzioni: il metodo più efficace per raggiungere risultati importanti per le nostre imprese».



Savona, nave da carico non sicura bloccata dalla Capitaneria di Porto

Il provvedimento è scattato per gravi irregolarità ai sensi delle Convenzioni internazionali che regolano il trasporto marittimo

Nell'ambito dei controlli di sicurezza della navigazione e di tutela della vita umana in mare, la Capitaneria di **Porto**-Guardia Costiera di **Savona** ha detenuto in serata una nave da carico battente bandiera extracomunitaria ormeggiata al **porto** commerciale di **Savona**. Il provvedimento è scattato per gravi irregolarità ai sensi delle Convenzioni internazionali che regolano il trasporto marittimo. In particolare sono state rilevate numerose difformità in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro nonché di manutenzione degli equipaggiamenti di bordo e antincendio. La nave detenuta potrà lasciare il **porto** di **Savona** solo quando tutte le irregolarità saranno risolte e dopo aver rivisto, in maniera approfondita, le proprie procedure di gestione della sicurezza di bordo. L'attività di cui sopra si colloca nell'ambito della consueta attività di Port State Control condotta dal personale della Capitaneria di **Porto**-Guardia Costiera a bordo delle unità navali, rivolta a salvaguardare la sicurezza della navigazione, l'ambiente e la vita umana in mare.



Savona, l'ammiraglio Pierpaolo Ribuffo in visita alla sede della Capitaneria di porto - Guardia Costiera (FOTO)

Nell'occasione sono state illustrate le recenti attività messe in campo nel compartimento marittimo, con particolare riguardo all'attività di monitoraggio del traffico e alla gestione della portualità

Nella giornata odierna, l'Ammiraglio di Divisione Pierpaolo Ribuffo, Comandante Marittimo Nord, ha fatto visita alla sede della Capitaneria di porto - Guardia Costiera savonese. Ricevuto dal comandante della Capitaneria, Capitano di Vascello Giulio Piroddi, l'Ammiraglio Ribuffo, nel corso di una assemblea generale, ha rivolto un cordiale saluto al personale schierato esprimendo il proprio apprezzamento per il loro operato. Durante la visita sono state illustrate le recenti attività messe in campo nel compartimento marittimo, con particolare riguardo all'attività di monitoraggio del traffico e alla gestione della portualità, in costante ascesa negli ultimi anni malgrado la pandemia da Covid 19. L'Ammiraglio Ribuffo ha poi visitato il Port Gate di Vado Ligure e il terminal container APM dove ha constatato la modernità ed efficacia dei sistemi di sicurezza e gestione delle merci che danno piena attuazione ai piani di security portuale predisposti dalla Capitaneria di porto - Guardia Costiera di Savona. Al termine della visita, il Comandante Marittimo Nord ha voluto rivolgere al Comandante Piroddi e al suo staff un sentito ringraziamento per l'accoglienza ricevuta e per l'impegno quotidianamente profuso dal personale tutto del Compartimento Marittimo nell'espletamento dei compiti istituzionali.



Logistica: Giachino, regaliamo 10mld Pil a porti Nord Europa

Presidente Saimare, su infrastrutture occorre fare molto di più

(ANSA) - ALESSANDRIA, 21 APR - "Sulle Infrastrutture sulla logistica occorre fare molto di più perché regaliamo ai porti del Nord Europa quasi 10 miliardi di Pil e migliaia di posti di lavoro". Così Mino Giachino, a margine della Assemblea degli azionisti di Saimare spa, oltre 100 anni di esperienza al fianco degli operatori dello shipping e della logistica, che lo ha riconfermato presidente. "La realizzazione delle tratte italiane delle Rete ferroviaria europea (Tav, Terzo Valico, Brennero) e la Nuova Diga foranea al **porto** di Genova dicono chiaramente che si punta al ritorno ad una crescita sostenuta dopo 20 anni di bassissima crescita e di alto debito", aggiunge Giachino, secondo cui però restano "deboli gli interventi sulla logistica pubblica, con lo sportello unico dei controlli portuali ancora bloccato. Come si fa a non capire che i lunghi tempi di attesa della merce controllata fanno sì che almeno 800.000 container diretti al nostro Paese scelgano di arrivare ai porti del Nord Europa e ciò determina una perdita di lavoro logistico, di tasse portuali e di entrate fiscali pari a 8 miliardi di Pil". Per Giachino "occorre al più presto delegare la gestione della logistica pubblica alle Regioni normando la Cabina di Regia presieduta a turno dalle varie Regioni. Così come assolutamente sbloccare le ZLS ferme da 4 anni. Il Nord Ovest patisce i gravi errori delle gestioni autostradali che hanno ritardato gli interventi di manutenzione straordinaria - conclude - e oggi i tempi persi in coda pesano tutti sull' autotrasporto, che sembra figlio di un Dio minore e che invece dovrebbe ritornare tra le priorità della politica trasportistica del Paese". (



Stati Generali Logistica Nord Ovest: un retroporto hi-tech per la crescita dei porti liguri

Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest una soluzione che viene dal passato ma che è oggi più credibile grazie alle nuove tecnologie informatiche

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui "buffer", una grande area retroportuale, un "porto a secco" che operi in stretto coordinamento con gli scali di Genova e Savona. Porti che sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. La soluzione arriva dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, tenutisi oggi ad Alessandria. Una soluzione non nuova, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. E soprattutto, fa leva sulle nuove tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto. Del resto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del **sistema** logistico:

paradossalmente, se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) oggi si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. In quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non tanto di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, quanto di recuperare una quota significativa dei circa 900 mila container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30 mila euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7 mila euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della Bei e di Uirnet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente

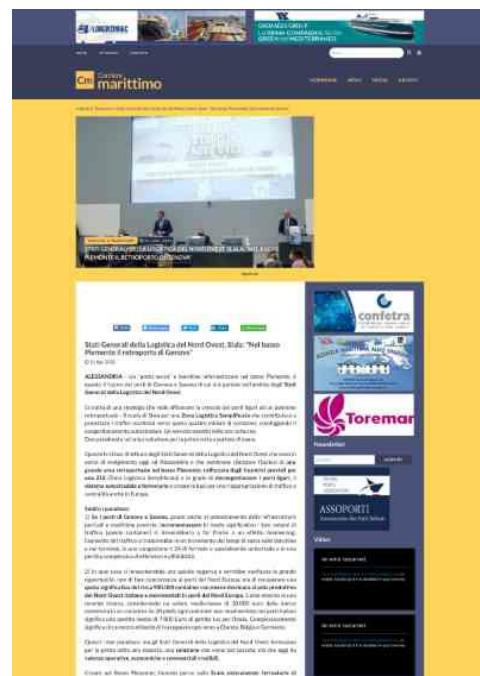


Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui "buffer", una grande area retroportuale, un "porto a secco" che operi in stretto coordinamento con gli scali di Genova e Savona. Porti che sarebbero collegati sia

dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia. «Quella lanciata oggi - afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del **sistema** industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese». Con 20 milioni circa già disponibili nel decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei, con la creazione dei "buffer", veri e propri cervelli pensanti del **sistema**, con l'intesa fra Slala e l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il **sistema portuale** ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero **sistema** (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, Slala: "Nel basso Piemonte il retroporto di Genova"

21 Apr, 2022 ALESSANDRIA - Un 'porto secco' e banchine informatizzate nel basso Piemonte, è questo il futuro dei porti di Genova e **Savona** di cui si è parlato nell'ambito degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest. Si tratta di una strategia che vede affiancare la crescita dei porti liguri ad un polmone retroportuale - Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne. Due paradossi e un' unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l' ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte , rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa. Subito i paradossi: 1) Se i porti di Genova e **Savona**, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l' aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. 2) In quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità, non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa . Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l' Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer' , una grande area retroportuale, un 'dry port' , che operi in stretto coordinamento con Genova e **Savona** ; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l' attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra



l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia. 'Quella lanciata oggi - afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese'. Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei 'Buffer', veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Trasporto su ferro, Benevolo (RAM): "Nord Ovest, overperformance +14% grazie agli incentivi" - Stati Generali Logistica

Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest Francesco Benevolo, direttore RAM, apre un focus sugli incentivi al trasporto ferroviario, strumento che ha permesso alle regioni del Nord Ovest di ottenere, rispetto ai dati nazionali, una over-performance del 14%, negli ultimi anni.

ALESSANDRIA - "Dal momenti di crisi possono nascere opportunità - così Francesco Benevolo, direttore RAM Rete Autostrade Mediterranee, è intervenuto stamani nell' ambito degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, in svolgimento ad Alessandria. Due le tematiche affrontate dal direttore di RAM: La prima incentrata sugli incentivi nazionali e regionali a l settore ferroviario , merci e intermodalità strada-ferro. Dimostrando come questa politica, attualta nel triennio 2018-2020, abbia apportato incrementi e di over performance in termini di traffici e di peso/treno. FERROVIA, POLITICA DI INCENTIVI Gli incentivi ferrobonus nazionale , "il primo incentivo fu erogato nel 2011, grazie anche all' allora sotto segretario Giachino - ha specificato Benevolo -"che spinse molto su questi incentivi all' intermodalità". "Dal 2017 il ferrobonus nazionale è entrato a regime per l' intermodalità strada-ferro" - 20 milioni erogati nel 2017, quasi 40 milioni nel 2018 , nelle ultime annualità i ferrobonus hanno visto l' aggiunta del Decreto rilancio, poi nel 2020-2021 la doppia legge di bilancio e, a marzo scorso i fondi per l' Ucraina. Un altro importante incentivo nazionale, con 100 milioni annui , che il governo eroga a favore di chi offre il servizio ferroviario. Ferrobonus nazionali e norma-merci nell' analisi che Benevolo mostra dal 2018 al 2021 sono i due incentivi che hanno favorito la crescita dell' intermodalità e che hanno prodotto 6 milioni di treni/km in più (+14%) con una riduzione del 2% del traffico pesante su strada. Ferrobonus regionali, ovvero gli incentivi aggiuntivi per i treni con origine e destinazione sul proprio territorio regionali, le tre regioni prese in esame sono quelle del Nord Ovest, Liguria, Piemonte, Lombardia. Questi incentivi hanno coinvolto inoltre la Toscana e vedono da quest' anno aggiungersi anche la Calabria. Ferrobonus regionali, risultati dei tre anni A livello regionale i treni che hanno usufruito anche dell' incentivo regionale vedono la Liguria con i l 20% dei treni per circa 200 mila euro/annui. Lombardia con il 30% dei treni di cui il 66% si è trattato di treni anche per e da l' estero Piemonte con il 50% di cui sono il 75% treni che con tratte da e per l' estero Gli effetti di questa politica di incentivi nazionali e regionali sul trasporto ferroviario del Nord Ovest ha generato una " over performance rispetto ai dati nazionali" - ha spiegato Benevolo - "Tra il 2018 e il 2020 i treni/km per i servizi merci sono cresciuti: a livello nazionale dell' 1%, mentre del 17% i treni con origine o destinazione de l Nord Ovest . I treni combinati sono cresciuti tre volte". Peso treni/km - Il peso dei treni e dei treni combinati, dei servizi interni al Nord Ovest è passato dal 4% al 14% a testimonianza dell' efficacia dell' azione congiunta di incentivi nazionali e regionali. IL FUTURO "A livello nazionale per il futuro, la strada



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

indicata dal governo e dal MIMS è chiara con un forte impulso al trasporto ferroviario e obiettivi di sostenibilità ambientale". In primo piano il PNRR e il ferrobonus (previsto fino al 2026) con obiettivi di incrementare del 30% i traffici ferroviari. 'Una pianificazione coordinata della logistica, come dimostrato dal lavoro della cabina di regia del Nord Ovest, riesce quindi ad incrementare le performance del territorio e, a favorire l'interconnessione per lo sviluppo economico del territorio'. DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA Sul tema del digitale, il direttore di RAM ha sottolineato come l'elemento digitale sia 'il driver fondamentale del futuro della logistica e più in generale dell'economia del Paese, promotore anche di sostenibilità dei trasporti'. Un percorso raggiungibile attraverso la reingegnerizzazione dei flussi della merce, cercando di ridurre le inefficienze della logistica e dei processi. In questo ambito RAM da dicembre 2021 è diventato l'organismo coordinatore della Piattaforma Logistica e Digitale Nazionale, progetto messo in campo da anni, ma che nell'ambito del PNRR (nel novembre scorso) è stato rilanciato e internalizzato dal Mims e, appunto, con il supporto di RAM. IL PROGETTO Piattaforma Logistica e Digitale Nazionale, logistica digitale per le imprese grandi e piccole della filiera nazionale. Gli investimenti Il PNRR prevede entro il 2026 investimenti di 250 milioni di euro per la logistica digitale. Di questi investimenti: - 30 milioni sono destinati alla realizzazione della Piattaforma Logistica e Digitale, elaborando gli standard di interoperabilità dei nodi (porti e, dei sistemi operativi degli interporti) dei sistemi ferroviari, delle imprese, connesso con il ministero delle infrastrutture. - 45 milioni da investire in porti ed interporti per favorire la creazione di circuiti interoperatività digitali - 175 milioni per le imprese di logistica favorendone l'up grade in sintonia con i nodi e con gli standard. Ulteriore elemento è il riutilizzo dei sistemi per favorire l'interoperabilità e la partecipazione della pubblica amministrazione, come per esempio i Port Community System di Genova, Trieste, Ravenna, **Savona**, Civitavecchia. Lucia Nappi.

Stati Generali Logistica: Toti, Governo e Regioni attorno a tavolo per costruire filiera di cui c'è bisogno

(FERPRESS) Alessandria, 21 APR L'idea degli Stati Generali della logistica nasce da lontano e ritrovarci in concomitanza con la ripartenza del mondo dopo gli anni segnati dalla pandemia credo sia quanto mai opportuno. Oggi stiamo lavorando perché i nostri porti possano aumentare la propria ricettività, dal Porto di Vado, la Diga del porto di Genova, l'operatività dei nuovi terminal, il Bettolo, il Terzo Valico che sta crescendo alle nostre spalle e con la firma del protocollo d'intesa con Lombardia e Piemonte stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere a terra lo spazio che la Liguria non ha attaccato ai suoi porti. Mettiamo intorno a un tavolo Governo e Regioni e costruiamo quella filiera di cui c'è bisogno. Così il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest tenutisi ad Alessandria. La logistica è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati Generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovraregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci spiega l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica di Regione Liguria Andrea Benveduti. L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate ZLS, per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico DPCM che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco, quale rappresentante della presidenza del consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS Porto e retroporto di Genova'. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova.

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

Stati Generali Logistica: Toti, Governo e Regioni attorno a tavolo per costruire filiera di cui c'è bisogno

Author : com

Date : 21 Aprile 2022

(FERPRESS) - Alessandria, 21 APR - L'idea degli Stati Generali della logistica nasce da lontano e ritrovarci in concomitanza con la ripartenza del mondo dopo gli anni segnati dalla pandemia credo sia quanto mai opportuno.

Oggi stiamo lavorando perché i nostri porti possano aumentare la propria ricettività, dal Porto di Vado, la Diga del porto di Genova, l'operatività dei nuovi terminali, il Bettolo, il Terzo Valico che sta crescendo alle nostre spalle e con la firma del protocollo d'intesa con Lombardia e Piemonte stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere a terra lo spazio che la Liguria non ha attaccato ai suoi porti. Mettiamo intorno a un tavolo Governo e Regioni e costruiamo quella filiera di cui c'è bisogno.

Così il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest tenutisi ad Alessandria.

La logistica è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci.

Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati Generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovraregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci - spiega l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica di Regione Liguria Andrea Benveduti - L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate (ZLS), per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico DPCM che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltreché le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste.

Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco, quale rappresentante della presidenza del consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS Porto e retroporto di Genova'.

Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto Genova'.

0/3

Stati Generali Logistica: per porti di Genova e Savona il futuro si chiama retroporto

(FERPRESS) - Alessandria, 21 APR - Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri. Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa. Subito i paradossi: 1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminali, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. 2) In quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sul 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai Buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto,

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

Stati Generali Logistica: per porti di Genova e Savona il futuro si chiama retroporto

Author: com

Date: 21 Aprile 2022

(FERPRESS) - Alessandria, 21 APR - Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri.

Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

Subito i paradossi:

1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminali, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità.

2) In quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania.

Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili.

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sul 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai Buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività.

Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci.

Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto,

1/3

nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia. Quella lanciata oggi afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese. Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei Buffer, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone. **NOTA** Le funzioni del Buffer: Area facente funzione di terminal marino a terra: Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolare l'afflusso e il deflusso dai Porti. Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PLN. Un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i Porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi). Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti). Perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo Sistema Buffer e il Port Community System; Il servizio di trasferimento dei container tra le Aree Buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante).

Informare

Genova, Voltri

Rilanciata la proposta di creare una grande area retroportuale nel basso Piemonte

Nuovo polmone a servizio dei porti di Genova e Savona-Vado

Oggi, in occasione della quarta edizione degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest in corso ad Alessandria, è stata rilanciata la proposta di realizzare un' area retroportuale oltre Appennino per supportare la crescita dei porti liguri, area nel basso Piemonte che potrebbe avvalersi degli incentivi previsti per le Zone Logistiche Semplificate e potrebbe essere in grado di decongestionare gli scali portuali liguri nonché il sistema autostradale e ferroviario. La proposta, facente perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria, prevede la creazione di una grande area retroportuale "buffer" che, grazie alle nuove tecnologie, operi in stretto coordinamento con i porti di Genova e Savona collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con un servizio shuttle. In occasione dell' incontro è stato rilevato che, secondo calcoli messi a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese in porto, o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia.

«Quella lanciata oggi - ha precisato Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell' iniziativa - non è un' ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell' intero Paese».



SLALA - PER I PORTI DI GENOVA E SAVONA IL FUTURO SI CHIAMA RETROPORTO

Un "porto secco" e banchine informatiche nel basso Piemonte

Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri. Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso i 4 milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne e due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa. Subito i paradossi: 1) Se i porti di Genova e **Savona**, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. 2) In quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e **Savona**; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una



Informatore Navale

Genova, Voltri

parte delle merci. Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia. "Quella lanciata oggi - afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese". Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei "Buffer", veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Logistica, Toti "Governo e Regioni insieme per costruire la filiera"

ALESSANDRIA (ITALPRESS) - "L'idea degli Stati Generali della logistica nasce da lontano e ritrovarci in concomitanza con la ripartenza del mondo dopo gli anni segnati dalla pandemia credo sia quanto mai opportuno. Oggi stiamo lavorando perchè i nostri porti possano aumentare la propria ricettività, dal **Porto** di Vado, la Diga del **porto** di **Genova**, l'operatività dei nuovi terminal, il Bettolo, il Terzo Valico che sta crescendo alle nostre spalle e con la firma del protocollo d'intesa con Lombardia e Piemonte stiamo lavorando per costruire una filiera della logistica che ci permetta di avere a terra lo spazio che la Liguria non ha attaccato ai suoi porti. Mettiamo intorno a un tavolo Governo e Regioni e costruiamo quella filiera di cui c'è bisogno". Così il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti agli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest tenutisi ad Alessandria. "La logistica è strumento chiave di coesione del territorio, di movimento e interscambio delle merci. Dopo due anni di pausa, a causa dell'emergenza sanitaria, era importante ripartire con gli Stati Generali per un coordinamento del sistema logistico del Nord Ovest condiviso tra Liguria, Lombardia e Piemonte, con uno sguardo anche verso il Veneto, per una strategia sovraregionale condivisa che orienti lo sviluppo logistico, intermodale e trasportistico delle merci - spiega l'assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica di Regione Liguria Andrea Benveduti - L'incontro è stato occasione anche per un aggiornamento da parte del Governo sullo stato di avanzamento della Zone Logistiche Semplificate "ZLS", per cui l'esecutivo si è impegnato a emanare uno specifico DPCM che finalmente farà chiarezza sulla normativa, definendo le procedure di istituzione, le modalità di funzionamento e la governance, oltrechè le condizioni per l'applicazione delle misure di semplificazione previste. Una buona notizia, che fa il paio a quella della nomina di Massimiliano Bianco, quale rappresentante della presidenza del consiglio nel comitato d'indirizzo della ZLS 'Porto e retroporto di Genova. Passaggio che accelera il percorso per concludere la fase istruttoria e dare finalmente piena operatività ai regimi autorizzativi burocratici semplificati e alle potenziali agevolazioni fiscali, a cui potranno accedere le imprese rientranti nella area istituita da decreto **Genova**". - foto ufficio stampa Regione Liguria - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.



Retroporto, la svolta per Savona e Genova

La proposta progettuale arriva dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest in corso ad Alessandria

Redazione

ALESSANDRIA Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria, arriva la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri. Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa. Subito i paradossi: 1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. 2) In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui Buffer', una grande area retroportuale, un dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia. Stati generali Logistica Nord Ovest Quella lanciata oggi afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese. Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei Buffer, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Tra retroporti e buffer intelligenti agli Stati Generali della Logistica non mancano paradossi

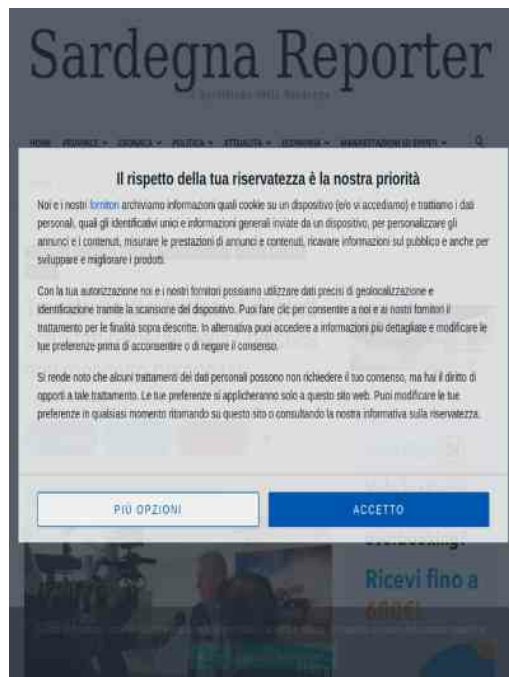
PER I PORTI DI GENOVA E SAVONA IL FUTURO SI CHIAMA RETROPORTO

Un 'porto secco' e banchine informatiche nel basso Piemonte - Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri.

- Il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che contribuisca a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Un servizio navetta nelle ore notturne. Due paradossi e un' unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l' ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZLS (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il **sistema** autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa.

advertisement

ALCUNE CRITICITÀ 1) Se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l' aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. 2) In quel caso si innescherebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900.000 container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30.000 euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 Euro di gettito Iva per l' Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui 'Buffer', una grande area retroportuale, un 'dry port' (porto a secco), che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai 'Buffer', vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti , rendendo contestualmente possibile l' attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l' attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l' operatività all' intero Basso Piemonte, creando



Sardegna Reporter

Genova, Voltri

le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del **sistema** logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della BEI e di UIRNet (ora Dialog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia. 'Quella lanciata oggi - afferma Cesare Rossini, Presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del **sistema** industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese'. Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei 'Buffer', veri e propri cervelli pensanti del **sistema**, con l'intesa fra Slala e l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il **sistema portuale** ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero **sistema** (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccodate, una vera e propria funzione di polmone. **NOTA** Le funzioni del Buffer: Area facente funzione di terminal marino a terra: - Accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai Porti. - Opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della PLN. - Un **sistema** shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i Porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi). - Aperto a ogni altro uso logistico (deposito, riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti). - Perché il **Sistema** Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato

Sardegna Reporter

Genova, Voltri

con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma Logistica Nazionale Digitale mediante il Modulo **Sistema** Buffer e il Port Community System; - Il servizio di trasferimento dei container tra le Aree Buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante).

Saimare, Giachino confermato alla presidenza

Per Giachino occorre al più presto delegare la gestione della logistica pubblica alle Regioni, con una "Cabina di Regia" presieduta a turno dai diversi enti

Tommy Periglioso

Genova - Mino Giachino è stato riconfermato presidente di Saimare, società con oltre 100 anni di esperienza al fianco degli operatori dello shipping e della logistica. "Sulle infrastrutture della logistica occorre fare molto di più, perché regaliamo ai porti del Nord Europa quasi 10 miliardi di Pil e migliaia di posti di lavoro", ha detto a margine dell'assemblea degli azionisti. "La realizzazione delle tratte italiane delle Rete ferroviaria europea (Tav, Terzo Valico, Brennero) e la Nuova Diga foranea al **porto** di **Genova** - ha aggiunto - dicono chiaramente che si punta al ritorno verso una crescita sostenuta dopo vent'anni di bassissima crescita e di alto debito". Secondo Giachino, però, "gli interventi sulla logistica pubblica rimangono deboli, con lo sportello unico dei controlli portuali ancora bloccato: come si fa a non capire che i lunghi tempi di attesa della merce controllata fanno sì che almeno 800mila container diretti al nostro Paese scelgano di arrivare nei porti del Nord Europa e che ciò determina una perdita di lavoro logistico, di tasse portuali e di entrate fiscali pari a 8 miliardi di Pil?". Per Giachino occorre al più presto delegare la gestione della logistica pubblica alle Regioni, con una "Cabina di Regia" presieduta a turno dai diversi enti. Così come sarebbe assolutamente necessario sbloccare le ZLS ferme da 4 anni. "Il Nord Ovest - ha detto ancora il presidente di Saimare - patisce i gravi errori delle gestioni autostradali che hanno ritardato gli interventi di manutenzione straordinaria e oggi i tempi persi in coda pesano tutti sull'autotrasporto, che sembra figlio di un Dio minore e che invece dovrebbe ritornare tra le priorità della politica trasportistica del Paese".



Shipping Italy

Genova, Voltri

Alessandria torna retroporto ideale della Liguria

Gli Stati Generali della Logistica promossi dalle Regioni del Nord Ovest rilanciano il progetto di inland terminal oltre Appennino per accogliere e smistare circa 500 mila container all'anno

Inaugurati 6 anni fa, gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, vetrina della cabina di regia approntata dalle Regioni Liguria, Lombardia e Piemonte sul tema, si sono svolti quest' anno ad Alessandria. Location non casuale alla luce del progetto di realizzare presso il centro ferroviario di Alessandria Smistamento un hub retroportuale per gli scali dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova e **Savona-Vado**), progetto rilanciato da più parti da qualche anno ad oggi e sostenuto da cospicui finanziamenti pubblici, veicolati principalmente attraverso il decreto Genova e con l' intermediazione di Uirnet, che nell' aprile 2021 ha appaltato per 165mila euro il 'Servizio di Redazione dello Studio Trasportistico relativo al Nuovo Scalo Alessandria e di Supporto alla successiva Analisi Costi e Benefici' a un raggruppamento di società di consulenza (Redas Engineering, GO-Mobility, FIT Consulting). Lo studio, però, è da terminare e quindi ancora una volta gli Stati Generali hanno visto succedersi una serie di interventi preliminari per così dire, più o meno approfonditi, sulle potenzialità della retroportualità basso-piemontese, sulle necessità infrastrutturali per attuarle, sui progetti già realizzati in tale direzione e quelli da attuare, sulle relative criticità (sorvolando su quelle più stringenti, fra cui la recente interdizione antimafia dell' appaltatore, il Consorzio Research, del tratto Pozzolo-Tortona del Terzo Valico) e sui benefici dello switch modale. Il tutto naturalmente sul presunto e immarcescibile assioma di un' eterna crescita della domanda di trasporto, malgrado da oltre dieci anni la capacità portuale ligure (e italiana in generale) resti sottoutilizzata e i quantitativi di merce movimentata ristagnino come l' economia da cui essi discendono. Nondimeno, incurante anche dell' impietosa sorte riservata a Uirnet dal Governo di più larghe maggioranze della storia repubblicana, la Fondazione Slala, braccio operativo dei fautori (in primis le regioni Piemonte e Liguria) del progetto alessandrino, sulla base di 'studi paralleli della Bei e di Uirnet' stessa sulla sua profittabilità, vi ripone piena fiducia. 'Non è un' ipotesi progettuale, è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell' intero Paese' ha affermato il presidente Cesare Rossini. 'Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della BEI, con la creazione dei Buffer, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l' intesa fra Slala e l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all' anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere



Shipping Italy

Genova, Voltri

dai circa 2,7 milioni di container Teu attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone'. A.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

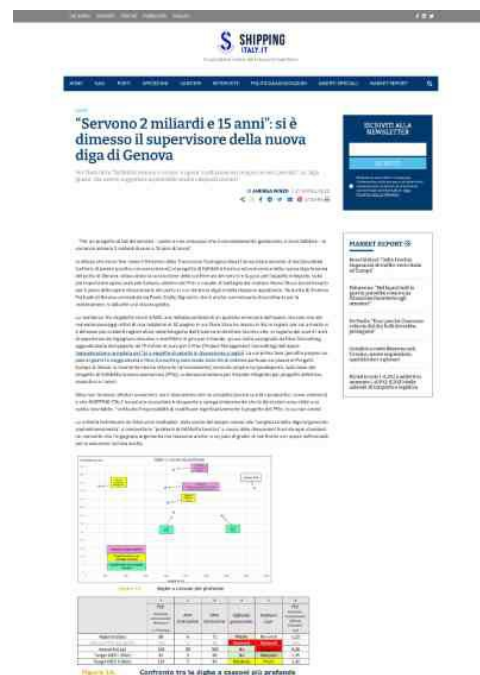
Shipping Italy

Genova, Voltri

"Servono 2 miliardi e 15 anni": si è dimesso il supervisore della nuova diga di Genova

Per Piero Silva fattibilità tecnica a rischio e opera inattuabile nei tempi e ai costi previsti. La diga giusta che invece suggerisce ospiterebbe anche i depositi costieri

'Per un progetto di tali dimensioni - posto e non concesso che il consolidamento geotecnico si riveli fattibile - ci vorranno almeno 2 miliardi di euro e 15 anni di lavori'. In attesa che entro fine mese il Ministero della Transizione Ecologica rilasci l'annunciato decreto di Via (dovrebbe trattarsi di parere positivo con prescrizioni) al progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea del porto di Genova, sbloccando la conclusione della conferenza dei servizi e la gara per l'appalto integrato, sulla più importante opera portuale italiana, pilastro del Pnrr e cavallo di battaglia del sindaco Marco Bucci (commissario per il piano delle opere straordinarie del porto in cui rientra la diga) e della stazione appaltante, l'Autorità di Sistema Portuale di Genova presieduta da Paolo Emilio Signorini, che è anche commissario straordinario per la realizzazione, si abbatte una doccia gelata. La 'sentenza' fra virgolette non è infatti una nefasta profezia di un qualche avversore dell'opera, ma solo uno dei numerosi passaggi critici di una relazione di 32 pagine in cui Piero Silva ha messo in fila le ragioni per cui a marzo si è dimesso per evidenti ragioni etico-deontologiche dall'incarico di direttore tecnico che, in ragione dei suoi 41 anni di esperienza da ingegnere idraulico e marittimo in giro per il mondo, gli era stato assegnato da Rina Consulting, aggiudicataria dell'appalto da 19 milioni di euro per il Pmc (Project Management Consulting) dell'opera (aggiudicazione annullata dal Tar e oggetto di appello in discussione a luglio). La cui prima fase (peraltro proprio un paio di giorni fa riaggiudicata a Rina Consulting dalla locale Autorità di sistema portuale col placet di Progetti Europa & Global, la ricorrente che ha ottenuto l'annullamento) consiste proprio nel predisporre, sulla base del progetto di fattibilità tecnico economica (Pfte), la documentazione per il bando integrato per progetto definitivo, esecutivo e i lavori. Silva non fornisce ulteriori commenti, ma il documento che ha prodotto (anche con fini propositivi, come vedremo) e che SHIPPING ITALY ha potuto consultare è eloquente e spiega chiaramente che le dimissioni sono state una scelta inevitabile, 'verificata l'impossibilità di modificare significativamente il progetto del Pfte, in cui non credo'. Le criticità individuate da Silva sono molteplici, dalla scelta del doppio canale alla 'lunghezza della diga largamente sopradimensionata', e comportano 'problemi di fattibilità tecnica' a causa delle dimensioni fuori da ogni standard. Un concetto che l'ingegnere argomenta ma riassume anche in un paio di grafici di confronto con opere raffrontabili per la soluzione tecnica scelta: Ma da un punto di vista tecnico preoccupano Silva anche 'l'importanza dei volumi di rocce da cava necessari per creare l'imbasamento, nonché la logistica per il loro trasporto e versamento in sito', dato che gli 11 milioni di tonnellate di rocce



Shipping Italy

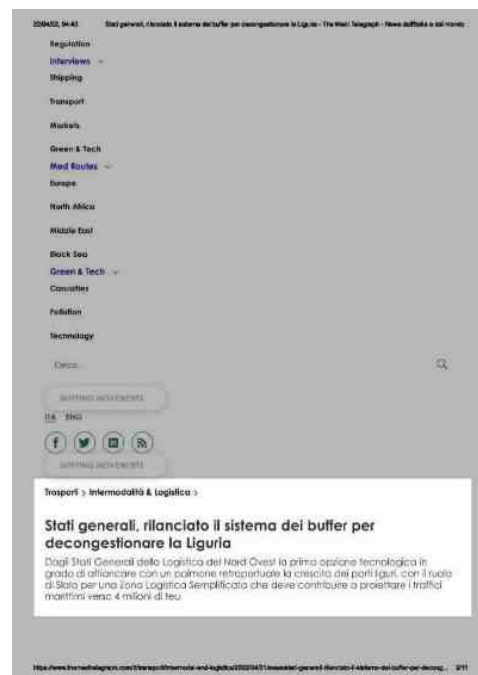
Genova, Voltri

in questione arriveranno per lo più via mare e saranno stoccate (secondo il Pfte) su una porzione del terminal Psa di Pra', con evidenti ricadute sull'accessibilità e sull'operatività dello scalo. Una problematica aggirabile, secondo Silva, scegliendo altre soluzioni tecniche. Se non fosse che 'il concetto costruttivo di cassone cellulare su imbasamento roccioso è imposto dal Capitolato e non soggetto a variante'. Nessuno, secondo quanto riferisce Silva, ha mai usato questa tecnica - che prevede sostanzialmente l'appoggio della diga su colonne ballastate (cioè zavorrate) conficcate sul fondale - per la lunghezza e alla profondità (anche 50 metri) previste nella Pfte genovese. Con l'ulteriore enorme problema che i sondaggi geotecnici hanno messo in luce la presenza di uno strato superficiale di limo argilloso, avente consistenza in pratica nulla e spessori variabili dai 5 ai 25 metri'. Cioè meno appropriati per il consolidamento dell'opera: 'Applicare una tecnologia molto delicata e sperimentata a grande scala su fondali dell'ordine dei 30 metri a fondali di 20 metri più profondi, necessiterà la progettazione e la costruzione di macchinari speciali differenti, e non c'è attualmente alcuna garanzia sulla fattibilità tecnica - in costi e tempi ragionevoli - di tale operazione'. Come detto le alternative tecniche esisterebbero (compreso il dragaggio della porzione di limo argilloso), ma sono state scartate, anche perché l'iter burocratico, compresa la Via, è ormai stato istruito sulla base della Pfte. Da qui la constatazione che per la diga (prima fase) ci vorranno 'ottimisticamente 1.700 milioni di euro (e non i 950 previsti) e 132 mesi (e non 60)', ma 'più realisticamente, tenendo conto che è in pratica impossibile che tutto fili liscio per la totalità del cantiere in un progetto di tali dimensioni, ritengo che - posto e non concesso che il consolidamento geotecnico si riveli fattibile - ci vorranno almeno 2 miliardi di euro e 15 anni di lavori'. La relazione, tuttavia, contiene però anche una pars costruens. Silva, cioè, spiega che l'attuale Pfte è di fatto una soluzione 'No Diga', ma che esiste una soluzione capace di garantire gli stessi atout previsti oggi (migliore accessibilità nautica e conseguente potenziale crescita dei traffici containeristici, previo potenziamento dell'accessibilità terrestre al **porto** di Sampierdarena) ma a condizioni di fattibilità. Una soluzione che Silva avrebbe approntato 'insieme a un gruppo qualificato di attori portuali'. Anche in questo caso, riconosciuto dallo stesso Silva che il suo 'concetto' ribattezzato 'diga giusta' (e risolutivo peraltro anche del problema dei depositi chimici a Ponte Somalia) deve molto al progetto Ix Machina di Guido Barbazza, la sintesi più efficace è quella di grafico e tabelle: Le perplessità di Silva sono agli atti e, secondo quanto si è potuto apprendere, conosciute da Bucci e Signorini, ma le sue dimissioni fanno pensare che tornare indietro sia ormai quasi impossibile: 'Percorrere una strada alternativa, caratterizzata da fattibilità tecnica sicura, costi e tempi molto inferiori - conclude Silva - vorrebbe certo dire perdere qualche anno e qualche milione. Meglio però che sprecarne 30 a qualche miliardo'.

Stati generali, rilanciato il sistema dei buffer per decongestionare la Liguria

Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri, con il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che deve contribuire a proiettare i traffici marittimi verso 4 milioni di teu

Alessandria - Dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest la prima opzione tecnologica in grado di affiancare con un polmone retroportuale la crescita dei porti liguri, con il ruolo di Slala per una Zona Logistica Semplificata che deve contribuire a proiettare i traffici marittimi verso quota quattro milioni di container, sconfiggendo il congestionamento autostradale. Sarà necessario un servizio navetta nelle ore notturne. Due paradossi e un'unica soluzione per la prima volta a portata di mano. Queste le chiavi di lettura degli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest che sono in corso di svolgimento oggi ad Alessandria e che sembrano rilanciare l'ipotesi di una grande area retroportuale nel basso Piemonte, rafforzata dagli incentivi previsti per una ZIs (Zona Logistica Semplificata) e in grado di decongestionare i porti liguri, il sistema autostradale e ferroviario e creare le basi per una riappropriazione di traffico e centralità anche in Europa. Subito i paradossi: - se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione 24 ore su 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità; - in quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, ma di recuperare una quota significativa dei circa 900 mila container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30 mila euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7.000 euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Questi i due paradossi, ma gli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest formulano per la prima volta una risposta, una soluzione che viene dal passato, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo Scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui buffer della ZIs, una grande area retroportuale, un porto a secco, che operi in stretto coordinamento con Genova e Savona; questi porti sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. Si potrebbe obiettare che l'idea non è nuova, ma nuove sono le tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico; nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della Bei e di UirNet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia: Quella lanciata oggi - afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa - non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese. Con 20 milioni circa già disponibili nel Decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei, con la creazione dei buffer, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500 mila container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container teu attuali a oltre quattro milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

LE FUNZIONI DEL BUFFER Area facente funzione di terminal marino a terra: - accoglie le merci (container e semirimorchi) per regolarne l'afflusso e il deflusso dai Porti; - opera in sincronia con i Porti tramite i servizi della Piattaforma logistica nazionale; - un sistema shuttle (gomma e treno) scambia le merci con i porti assicurando la massima efficienza (niente code e congestioni agli ingressi); - aperto a ogni altro uso logistico (deposito,

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

riparazione vuoti, parcheggio, cambio turno autisti); - perché il Sistema Buffer sia proficiente deve essere operativamente sincronizzato con l'attività dei terminal, la sincronizzazione avviene attraverso la Piattaforma logistica nazionale digitale mediante il Modulo sistema Buffer e il Port Community System; - il servizio di trasferimento dei container tra le aree buffer e il Porto avverrà tramite un servizio di navettamento su camion (progressivamente utilizzanti bio-carburante). ©RIPRODUZIONE RISERVATA

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Dallo sbarco in Borsa al ponte di Genova: i 20 anni di Bono alla guida di Fincantieri

Ritratto del manager che Mario Draghi ha deciso di non confermare alla guida del gruppo navalmeccanico leader al mondo del settore crociere

Genova - Non c'è nulla di romantico nella profonda passione per l'industria che ha accompagnato la lunga carriera di Giuseppe Bono, l'ultimo 'boiardo' di Stato, come per anni lo hanno definito, con intenti non sempre nobili, amici e detrattori. "In fabbrica sono entrato quando avevo 18 anni". CONTINUA.

LA STAMPA

LOGIN · EVENT · BLOG · AUDIO & VIDEO · ARCHIVO · ENG


Shipping & International Transport

Shipping > Cantieri & Offshore >

Dallo sbarco in Borsa al ponte di Genova: i 20 anni di Bono alla guida di Fincantieri

Ritratto del manager che Mario Draghi ha deciso di non confermare alla guida del gruppo navalmeccanico leader al mondo del settore crociere



Informativa

Continua senza accettare

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella [cookie policy](#). Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti [finalità pubblicitarie](#): annunci e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze. Puoi acconsentire all'utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta". Chiudendo questa informativa, continui senza accettare.

Scegli e personalizza

Accetta

Stati Generali Logistica Nord Ovest: creare un retroporto hi-tech per Genova e Savona

Una soluzione che viene dal passato ma che è oggi più credibile grazie alle nuove tecnologie informatiche.

Creare nel Basso Piemonte, facendo perno sullo scalo smistamento ferroviario di Alessandria e sui buffer, una grande area retroportuale, un porto a secco che operi in stretto coordinamento con gli scali di Genova e Savona. Porti che sarebbero collegati sia su rotaia, per arrivare a comporre i treni da 750 metri, sia con il servizio shuttle gestito dai buffer, vere e proprie banchine intelligenti a secco, in grado di decongestionare i porti, rendendo contestualmente possibile l'attività delle banchine per più ore rispetto a quelle in cui oggi si concentra l'attività. Il gigantesco polmone retroportuale estenderebbe l'operatività all'intero Basso Piemonte, creando le condizioni per lo sviluppo di attività strettamente collegate come la lavorazione di una parte delle merci. La soluzione arriva dagli Stati Generali della Logistica del Nord Ovest, tenutisi oggi ad Alessandria. Una soluzione non nuova, ma che oggi ha valenze operative, economiche e commerciali credibili. E soprattutto, fa leva sulle nuove tecnologie informatiche che consentono di coordinare al minuto le partenze e gli arrivi di container sulla connessione porto-retroporto.

Del resto, nuove sono le esigenze di efficienza e di tempi del sistema logistico: paradossalmente, se i porti di Genova e Savona, grazie anche al potenziamento delle infrastrutture portuali e marittime previste, incrementassero in modo significativo i loro volumi di traffico (specie container) oggi si troverebbero a far fronte a un effetto boomerang: l'aumento del traffico si tradurrebbe in un incremento dei tempi di sosta sulle banchine e nei terminal, in una congestione h 24 di ferrovie e specialmente autostrade e in una perdita complessiva di efficienza e affidabilità. In quel caso si innescerebbe una spirale negativa e verrebbe vanificata la grande opportunità non tanto di fare concorrenza ai porti del Nord Europa, quanto di recuperare una quota significativa dei circa 900 mila container con merce destinata al polo produttivo del Nord Ovest italiano e movimentati in porti del Nord Europa. Come emerso in una recente ricerca, considerando un valore medio-basso di 30 mila euro della merce contenuta in un container da 20 piedi, ogni container non movimentato nei porti italiani significa una perdita media di 7 mila euro di gettito Iva per l'Italia. Complessivamente significa circa mezzo miliardo di Iva regalato ogni anno a Olanda, Belgio e Germania. Nuova è anche la prospettiva di una Zona Logistica Semplificata, che garantisca alle merci in sosta nella rete di retroporti ipotizzati nel Basso Piemonte di beneficiare di condizioni doganali favorevoli (differimento nel pagamento degli oneri), e che renda quindi economicamente sostenibile ciò che sino a oggi non è stato: ovvero una rottura di carico, termine tecnico che contraddistingue una sosta intermedia fra porto e area di consegna. Secondo il calcolo messo a punto da studi paralleli della Bei e di Uirnet (ora Digitalog), lo spostamento di una quota consistente dei container (circa



Transportonline

Genova, Voltri

il 30%) costretti oggi a lunghe attese, o in porto o per entrare in porto, farebbe tornare i conti rendendo possibile nel retroporto anche la formazione di quei treni di 750 metri che rendono economicamente vantaggioso il trasporto container su ferrovia. «Quella lanciata oggi afferma Cesare Rossini, presidente della Fondazione Slala, principale promotrice dell'iniziativa non è un'ipotesi progettuale; è una sfida che va vinta per la portualità ligure ma specialmente per la competitività ed efficienza del sistema industriale e logistico del Nord Ovest e quindi dell'intero Paese». Con 20 milioni circa già disponibili nel decreto Genova ai quali potrebbe sommarsi un intervento specifico della Bei, con la creazione dei buffer, veri e propri cervelli pensanti del sistema, con l'intesa fra Slala e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sfociata nella scelta di queste strutture come retroporto in grado di accogliere e smistare circa 500.000 container all'anno, e con la Zona Logistica Semplificata, il sistema portuale ligure, oggi ai limiti del collasso anche a causa dei lavori sulla rete autostradale, potrebbe crescere dai circa 2,7 milioni di container TEU attuali a oltre 4 milioni, centrando parallelamente una serie di obiettivi strategici: decongestionare l'intero sistema (a beneficio anche di altre filiere come quella turistica), abbattere l'impatto ambientale, liberare le autostrade dalla morsa del traffico, incrementare i traffici portuali (e il conseguente gettito Iva), fertilizzare le aree retroportuali anche per eventuali attività industriali indotte. Il tutto con una proiezione di ritorno degli investimenti difficilmente riscontrabile in altre opere pubbliche. Senza considerare il fatto che proprio lo Scalo Smistamento di Alessandria si troverà nevralgicamente all'uscita di un ramo del Terzo Valico ferroviario e quindi nella posizione ottimale per svolgere, insieme con le altre aree retroportuali raccordate, una vera e propria funzione di polmone.

Si conclude sulla motobarca "Stella polare" l' Alternanza Scuola-Lavoro con Sapir per i ragazzi dell' ITIS di Ravenna

Redazione

Si sono concluse le attività di PCTO (Percorsi per le Competenze Trasversali e l' Orientamento, attuale denominazione dell' ex Alternanza Scuola-Lavoro) per le classi terze dei corsi di Logistica e di Conduzione del mezzo navale dell' ITIS 'N.Baldini' di Ravenna. Con la coordinazione del dott. Alberto Argnani del gruppo SAPIR sono stati coinvolti tutti i principali attori del porto e figure professionali in ogni ambito: lezioni sui terminal operator ravennati, la loro gestione operativa, la sicurezza nelle operazioni commerciali, le figure degli agenti marittimi, degli spedizionieri, degli ormeggiatori, il ruolo della Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Per concludere il 9 Aprile è stata organizzata un' esperienza di navigazione in Darsena per le classi 3ALG e 3ACN, durante la quale i ragazzi hanno potuto visitare il terminal intermodale navigando a bordo della motobarca 'Stella polare', il cui l' armatore è Franco Gardini. Durante questa esperienza i ragazzi del corso nautico hanno avuto anche la possibilità di manovrare e comandare la motonave. Luca Tura (coordinatore corso di Logistica) e Fabio Iezzi (coordinatore corso di Conduzione del mezzo navale) ringraziano l' **Autorità Portuale** di Ravenna ed il gruppo SAPIR 'per questo percorso di collaborazione che dura ormai dal 2014'.



Capitaneria di porto: Divieto di accesso alle dighe foranee e moli guardiani in caso di maltempo

Redazione

In seguito alla ricezione di una 'ALLERTA METEO IDROGEOLOGICA-IDRAULICA' da parte dell' Agenzia Regionale della Protezione Civile con Allerta n. 024/2022 nel periodo compreso dal giorno 22.04.2022 alle ore 00.00 al giorno 23.04.2022 alle ore 00.00, nel quale potranno verificarsi: 'Nella giornata di Venerdì 22 Aprile si prevedono ancora precipitazioni moderate fino alla mattinata anche a carattere di rovescio o locale temporale in progressivo esaurimento dalle ore pomeridiane. Le precipitazioni delle giornate di oggi e domani potranno generare localizzati fenomeni franosi, ruscellamenti sui versanti e rapidi innalzamenti dei livelli idrometrici nei corsi d' acqua con possibili superamenti della soglia 1 nel settore centro-orientale della regione, e livelli prossimi alla soglia 1 nel settore occidentale'. La Capitaneria di Porto di Ravenna sensibilizza la cittadinanza al rispetto dell' Ordinanza n°07/2020 dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale, che, tra l' altro, prevede in caso di allertamento segnalato dalla competente Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile e da ARPAE nonché, comunque, in presenza di condizioni meteo-marine avverse, il divieto a chiunque (ivi compresi i soggetti autorizzati) di accesso e di transito sulle dighe foranee e sui moli guardiani, nonché l' obbligo a chiunque si trovi già in loco di abbandonare urgentemente le infrastrutture.



Il Nautilus

Marina di Carrara

THE ITALIAN SEA GROUP: PROCEDE A VELE SPIEGATE AL RILANCIO DI PERINI NAVI

Tre navi a vela in consegna entro il 2024: uno sloop di 47m, due ketch di 56m e 60m

Marina di Carrara-The Italian Sea Group, operatore globale della nautica di lusso, conferma la ripresa operativa dei siti produttivi di Viareggio e La Spezia in tempi record e il nuovo piano di produzione Perini Navi. La geografia industriale disegnata da Giovanni Costantino, Founder e CEO di The Italian Sea Group, prevede che i cantieri di Viareggio continuino ad essere dedicati alla realizzazione delle navi a vela fino a 60 metri, mentre le dimensioni superiori vengano realizzate a La Spezia e a Marina di Carrara. I piani strategici sono chiari: il brand Perini Navi realizzerà solo yacht a vela di grandi dimensioni nel rispetto della tradizione e delle linee estetiche, ma 'innovazione' sarà la parola chiave per design, sistema velico e per le soluzioni propulsive. Il piano di produzione Perini Navi ha già in previsione ben 3 consegne, che confermeranno il prestigio del brand, leader assoluto nella vela di grandi dimensioni, oltre che la importante capacità commerciale del gruppo: -1 ketch di 60 metri con consegna a fine 2023 -1 sloop di 47 metri con consegna nel primo semestre 2024 -1 ketch di 56 metri con consegna a fine 2024 Il nuovo sloop di 47 metri in alluminio è il primo yacht a vela Perini Navi by The Italian Sea Group che mostra l'evoluzione nello stile e nel design grazie al Centro Stile del Gruppo. I codici stilistici di Perini Navi sono stati reinterpretati con nuova grinta, uno stile più deciso e una netta innovazione nelle scelte estetiche e funzionali che esaltano ancor di più il tradizionale comfort e i grandi spazi tipici degli scafi in metallo. Tra le innovazioni, l'adozione del carbonio non solo per l'imponente albero di 62,5 metri e il boma, ma anche per le diagonali, le rifiniture e gli accessori di coperta. Lo spirito dinamico di questo 47 metri è ulteriormente accentuato dal sistema fly-by-wire con timoni gemelli per consentire una migliore manovrabilità in ogni condizione e andatura. La consegna di questo sloop è prevista per la prima metà del 2024. EN THE ITALIAN SEA GROUP: THE PERINI NAVI RELAUNCH PROCEEDS AT FULL SAIL Three sailing yachts to be delivered by 2024: one 47m sloop, two 56m and 60m ketches Marina di Carrara- The Italian Sea Group, global operator in the luxury yachting industry, confirms the re-start of operations in the Viareggio and La Spezia production facilities in record time, and the new Perini Navi production plan. The industrial blueprint designed by Giovanni Costantino, The Italian Sea Group Founder & CEO, entails that the Viareggio shipyards continue to be dedicated to the production of sailing vessels up to 60 metres, while vessels in the higher dimensional range will be manufactured in La Spezia and Marina di Carrara. The strategy is clear: the Perini Navi brand will exclusively build large sailing yachts, respecting tradition and aesthetic lines, but 'innovation' will be the keyword for design, sail system and propulsions. The Perini Navi production plan already includes 3 deliveries, confirming the brand's prestige as an absolute leader for sailing



Il Nautilus

Marina di Carrara

yachts in the higher dimensional range, as well as the significant business capacity of the Group: - One 60 metre ketch which will be delivered by the end of 2023 -One 47 metre sloop which will be delivered in the first semester of 2024 -One 56 metre ketch which will be delivered by the end of 2024. The new 47-metre sloop in aluminium is a Perini Navi by The Italian Sea Group sailing yacht, showing an evolution in style and design thanks to the Group's Style Centre. The Perini Navi stylistic codes have been reinterpreted with a new energy, a bolder style and clear innovation in the aesthetic and functional choices which highlight even more the traditional comfort and wide spaces typical of metal hulls. One of the innovations is the use of carbon not only for the towering 62.5 metre mast and the boom, but also for the diagonals, finishes, and deck accessories. The dynamic spirit of this 47-metre yacht is further enhanced by the fly-by-wire system with twin rudders which allow for a better manoeuvrability at any condition and speed. The delivery of this sloop is scheduled for the first half of 2024.

The Italian Sea Group procede al rilancio di Perini Navi, ecco i progetti

I cantieri di Viareggio saranno dedicati alla realizzazione delle navi a vela fino a 60 metri, mentre per le dimensioni superiori toccherà a La Spezia e Marina di Carrara

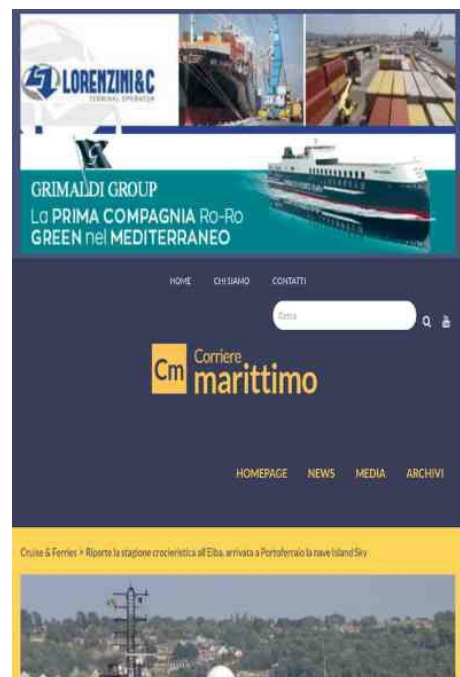
Redazione

Marina di Carrara - The Italian Sea Group, operatore globale della nautica di lusso, conferma la ripresa operativa dei siti produttivi di Viareggio e La Spezia in tempi record e il nuovo piano di produzione Perini Navi. La geografia industriale disegnata da Giovanni Costantino, Founder e CEO di The Italian Sea Group , prevede che i cantieri di Viareggio continuino ad essere dedicati alla realizzazione delle navi a vela fino a 60 metri, mentre le dimensioni superiori vengano realizzate a La Spezia e a Marina di Carrara. I piani strategici sono chiari: il brand Perini Navi realizzerà solo yacht a vela di grandi dimensioni nel rispetto della tradizione e delle linee estetiche, ma 'innovazione' sarà la parola chiave per design, sistema velico e per le soluzioni propulsive. Il piano di produzione Perini Navi ha già in previsione ben 3 consegne, che confermeranno il prestigio del brand, leader assoluto nella vela di grandi dimensioni, oltre che la importante capacità commerciale del gruppo: Il nuovo sloop di 47 metri in alluminio è il primo yacht a vela Perini Navi by The Italian Sea Group che mostra l' evoluzione nello stile e nel design grazie al Centro Stile del Gruppo. I codici stilistici di Perini Navi sono stati reinterpretati con nuova grinta, uno stile più deciso e una netta innovazione nelle scelte estetiche e funzionali che esaltano ancor di più il tradizionale comfort e i grandi spazi tipici degli scafi in metallo. Tra le innovazioni, l' adozione del carbonio non solo per l' imponente albero di 62,5 metri e il boma, ma anche per le diagonali, le rifiniture e gli accessori di coperta. Lo spirito dinamico di questo 47 metri è ulteriormente accentuato dal sistema fly-by-wire con timoni gemelli per consentire una migliore manovrabilità in ogni condizione e andatura. La consegna di questo sloop è prevista per la prima metà del 2024.



Riparte la stagione crocieristica all' Elba, arrivata a Portoferraio la nave Island Sky

21 Apr, 2022 PORTOFERRAIO - E' approdata stamani a Portoferraio, Isola d' Elba, la piccola nave da crociera " Island Sky " della compagnia International Shipping Miami . Lunga 90 metri e larga poco più di 15, Island Sky viaggia con a bordo 87 passeggeri , che una volta giunti in porto sono scesi per i tour alla scoperta dell' isola d' Elba. La nave ripartirà stasera diretta a Porto Venere. Il mese di aprile e le festività di Pasqua hanno visto il ritorno delle crociere a Portoferraio, il 15 aprile scorso anche la piccola nave Artemis, aveva fatto ingresso al molo alto Fondale del porto elbano. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** in una nota ha sottolineato come questo sia il segnale della ripresa della stagione crocieristica per il **Sistema** dei Porti Elbani, per i quali il 2022 prevede in calendario circa 80 navi e 18.000 passeggeri, riportando lo scalo di Portoferraio ai numeri pre-pandemici e, in particolare, ai livelli del 2019, quando furono totalizzati 80 scali e 31.000 passeggeri. Per migliorare i servizi di accoglienza a servizio dei crocieristi e promuovere le bellezze del Territorio, l' AdSP sta collaborando con il Comune di Portoferraio, l' Osservatorio Turistico di Destinazione e gli stakeholder del comparto. A tal fine l'ente sta elaborando uno studio focalizzato sul traffico passeggeri dell' Isola per comprendere le strategie di sviluppo del comparto. 'L' arrivo a Portoferraio dell' Island Sky rappresenta finalmente un cambio di fase'- ha commentato il presidente dell' AdSP, Luciano Guerrieri - 'Dopo due anni di Covid, stiamo gradualmente ritornando alla normalità. L' arrivo di questa nave è il frutto della volontà di ripresa del turismo crocieristico nel Mediterraneo che speriamo possa ulteriormente consolidarsi' ha concluso.



Con la "Settimana Velica Internazionale Accademia Navale Città di Livorno" parte il circuito Vele d' epoca

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto Livorno - Parte il circuito di vele d' epoca 2022, in occasione della "Settimana Velica Internazionale Accademia Navale Città di Livorno". Da venerdì 29 aprile a domenica 1 maggio una flotta di barche a vela storiche si radunerà al Marina Cala de' Medici di Rosignano Marittimo, 20 chilometri a sud di Livorno, per partecipare alla 'Regata delle Vele d' Epoca'. Due le regate, sabato 30 aprile e domenica 1 maggio, che si svilupperanno su percorsi costieri selezionati dal Comitato di Regata in base alle condizioni meteorologiche. Sabato sera alle 18, allo Yacht Club Cala de' Medici, si terrà il Crew Party per armatori ed equipaggi, mentre domenica alle 17 si svolgeranno le premiazioni nel piazzale dell' Accademia Navale di Livorno. Restano ancora aperte le iscrizioni per aggiungersi alla flotta tra cui le vele storiche della Marina Militare, Artica II, Penelope, Chaplin e la pluri vittoriosa Grifone, sulla quale regatò l' Ammiraglio Agostino Straulino. E' presente in questi giorni a Livorno anche Nave Italia, il brigantino della Fondazione Tender To Nave Italia impiegato per **crociere** di inclusione sociale. A queste si aggiungeranno gli Swan Classic e altre imbarcazioni associate alle Vele Storiche Viareggio, tra cui Margaret, Ilda, Barbara e Kerkyra II. Tra gli sponsor e i sostenitori della Settimana Velica Internazionale Neri, Benetti, Drass, Marina Cala de' Medici, Sitep Italia, Leonardo, BNL e Nautor' s Swan.



Si rivedono le crociere a Portoferraio

di Redazione Port News

Le feste di Pasqua segnano il ritorno delle crociere a Portoferraio. Dopo lo scalo della piccola nave Artemis, avvenuto il 15 aprile scorso, la banchina Alto Fondale torna ad ospitare una nave da crociera. Questa volta si tratta dell' Island Sky, della compagnia International Shipping Miami. Lunga 90 metri e larga poco più di 15, la cruise boat porterà in dote a Portoferraio 87 passeggeri, che potranno visitare la città portuale. La nave è approdata stamattina alla banchina Alto Fondale e ripartirà la sera alla volta di Porto Venere. Per l' AdSP si tratta del primo e concreto segnale di ripresa per un 2022 che, con circa 80 navi in calendario e 18.000 passeggeri previsti, riporta il Sistema dei Porti Elbani ai numeri pre-pandemia e, in particolare, ai livelli del 2019, quando furono totalizzati 80 scali e 31.000 passeggeri. Ci sono, insomma, le premesse per una stagione turistica più che positiva. L' AdSP sta peraltro collaborando con il Comune di Portoferraio e l' Osservatorio Turistico di Destinazione e gli stakeholder del comparto per migliorare i servizi di accoglienza a favore dei crocieristi e per promuovere le bellezze del Territorio in modo sinergico. L' Ente di Governo dei porti elbani sta inoltre elaborando uno studio focalizzato sul traffico passeggeri dell' Isola per comprendere meglio quali strategie gli scali dell' Isola possano mettere in atto per sviluppare ulteriormente il comparto. 'L' arrivo a Portoferraio dell' Island Sky rappresenta finalmente un cambio di fase' ha detto il presidente dell' Adsp, **Luciano Guerrieri**. 'Dopo Due anni di Covid, Stiamo gradualmente ritornando alla normalità. L' arrivo di questa nave è il frutto della volontà di ripresa del turismo crocieristico nel Mediterraneo che speriamo possa ulteriormente consolidarsi' ha concluso.

Menu

f t in @ Q


Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settenentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e migliorare il nostro traffico. Continuando la navigazione accetti i nostri termini.

OK

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Premio Kaufmann, tour e mostre: tutti gli eventi di domenica 24 aprile ad Ancona

Il Viale della Vittoria si colora come un giardino profumato ma non mancheranno esposizioni, divertimento e le crociere

ANCONA - Appuntamenti importanti, fiori, sport, musica e arte, da mare a mare: domenica 24 aprile Ancona si colorerà di una serie di eventi che porteranno in centro cittadini, visitatori, turisti e sportivi dall'Italia e dall'estero, per mostrare e far scoprire la città nelle sue molteplici bellezze e potenzialità. Giardino in fiore Già da domani il Viale della Vittoria sarà colorato dai fiori e dalla piante di Giardino in fiore, il tradizionale appuntamento con il florovivaismo di primavera, che torna dopo due anni di sospensione con prodotti, idee e tendenze, per abbellire gli ambienti e migliorare la qualità del vivere. La manifestazione, promossa dall'assessorato alle Attività economiche del Comune di Ancona e organizzata da Blu Nautilus, comincia domani venerdì 22 aprile e si chiuderà proprio domenica 24. Sono attesi circa 20 operatori vivaisti e 20 tra piccoli artigiani e generi collaterali che trasformeranno Viale in uno splendido giardino con aiuole decorative e arredi floreali. A Giardino in Fiore il pubblico troverà in primo luogo un grandissimo assortimento floreale, ma anche piante per bordure e rocciai, alberi decorativi da giardino, arbusti e piante da frutto, vasi, terrecotte, attrezzi per il giardinaggio, arredi e complementi per esterni e anche il caratteristico mercatino a tema 'floreale' con artigianato fatto a mano o in materiali naturali, prodotti di erboristeria e per il benessere. La mostra mercato si svilupperà lungo il passaggio pedonale centrale del Viale, nel tratto compreso tra via Giannelli e Via Battisti. Le due corsie laterali del viale saranno perciò libere ed aperte al traffico. L'apertura è prevista in anteprima venerdì dalle ore 15 per i montaggi, poi si proseguirà per tutto il weekend con orario 9-20. L'ingresso è gratuito.

Orienteering dal duomo al porto, centro e parchi compresi Dall'altro lato, verso il mare del porto, in un impianto sportivo naturale all'aperto tra il porto, l'area del Duomo, il Parco del Cardeto, i corsi, Piazza Cavour, il Parco della Cittadella, la città diventerà terreno di gara per la disputa della seconda edizione dei Campionati Italiani di Orienteering, e precisamente del Knock-Out sprint di corsa di orientamento, il format più adrenalinico ed emozionante dell'orienteering internazionale: i 72 atleti più forti della disciplina, uomini e donne, saranno nel capoluogo marchigiano per concorrere, nel pomeriggio, per il titolo di campione italiano. Numerosi atleti italiani e stranieri, dunque, animeranno le vie del centro e del centro storico di Ancona, parchi compresi e sarà possibile assistere alla gara sia da piazza Cavour, arena della manifestazione, sia lungo i percorsi. Per la manifestazione sono attesi centinaia di atleti insieme con le loro famiglie e proprio grazie alle dinamiche di questa disciplina sportiva ci saranno tante occasioni in più per scoprire Ancona, visitando molti luoghi e scoprendo punti di vista anche inediti. Il palinsesto della giornata prevede due gare: mattina e pomeriggio.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Tutte le informazioni aggiornate sulla competizione (orari, programmi e terreni di gara) sono disponibili sul sito della manifestazione: <https://www.fiso.it/gara/20225> . Crociere, terzo e quarto attracco Questa domenica ricca di avvenimenti importanti sarà, ovviamente, anche una buona occasione di accoglienza per i crocieristi che sbarcheranno al porto con la MSC Fantasia. Sarà il quarto sbarco della stagione, dopo gli attracchi del 10 e del 17 Aprile della stessa nave e quello previsto per domani, 22 aprile, della nave Insignia. Si ricorda che il Comune è attivo per l' accoglienza dei crocieristi con numerose iniziative: sono organizzati bus navetta in collaborazione con la Regione Marche e l' **Autorità Portuale** per il trasporto in centro città, dove è operativo il personale del punto informativo IAT - Ancona Tourism, che fornisce tutte le indicazioni turistiche necessarie e mette a disposizione un kit di materiale informativo: shopper, mappe e city guide. Premio Kaufmann alla Mole A conclusione delle manifestazioni per il centenario della nascita di Franco Corelli, il Comune di Ancona, su proposta della Fondazione Teatro della Muse, conferirà il Premio Corelli100 al tenore Jonas Kaufmann. Alle 18.00 nell' auditorium della Mole è fissato un incontro in cui l' artista dialogherà con Alberto Mattioli, critico musicale e saggista. Pinacoteca e grandi mostre Resta aperta nel fine settimana anche la Pinacoteca civica Francesco Podesti con le nuove sale espositive, in cui è possibile ammirare il nuovo allestimento del "Giuramento degli Anconitani", a cura dello storico dell' arte Stefano Zuffi, e il nuovo capolavoro del Podesti "Ritratto dei marchesi Busca" recentemente acquisito dall' Amministrazione Comunale. Sempre in Pinacoteca, in occasione della mostra I tre mari curata dalla Galleria Papini in collaborazione con il Comune di Ancona, domenica 24 aprile alle 17,30 è in programma un incontro con l' artista Carlo Cecchi. L' incontro è su prenotazione (0712225047 negli orari di apertura della Pinacoteca - museicivici.ancona@gmail.com). Si ricorda che la Pinacoteca è aperta tutti i giorni feriali dalle 10 alle 13 e dalle 16 alle 19 e il sabato e la domenica con orario continuato 10-19. Alla Mole Vanvitelliana, inoltre, è visitabile la mostra Frida Kahlo, una vita per immagini (info: <https://www.lamoleancona.it/frida-kahlo-una-vita-per-immagini/>) e restano ancora alcuni giorni per la mostra Terra sacra, in chiusura l' 8 maggio, con opere, tra gli altri, di Zerocalcare, Maurizio Cannavacciuolo, Gino De Dominicis, Antonio Marras e molti altri (info: <https://lamoleancona.it/terrasacra/>). Visite guidate in città Non si ferma, infine, il programma delle visite guidate a cura della Direzione Turismo del Comune di Ancona: sabato 23 aprile è la volta di Ancona centro. L' appuntamento è alle 17 all' Edicola IAT di piazza Roma, per andare alla scoperta di Capodimonte, dei suoi palazzi e delle sue splendide vedute.

Dal sisma alla pandemia: i vigili del fuoco volontari fanno il punto dal prefetto Filippi

FERMO - Il prefetto Vincenza Filippi ha incontrato il coordinatore regionale dell' Associazione nazionale vigili del fuoco volontari Samuele Santarelli. L' incontro è stato occasione utile per sottolineare la collaborazione da parte dei componenti della sezione di Fermo dell' Associazione; in particolare i volontari , nei mesi scorsi, hanno avuto un ruolo fondamentale nel contesto dell' emergenza pandemica intervenendo spesso per la sanificazione di strutture comunali del Fermano, ospedali e caserme come ad esempio la direzione regionale della Guardia di finanza, l' **autorità portuale** di Ancona, la Guardia di finanza marittima di San Benedetto, il comando provinciale dei carabinieri di Fermo, la Questura di Ancona e il Tribunale di Fermo. APPROFONDIMENTI LE INDAGINI Violenta rissa fra africani, paura nella notte. I carabinieri li...



Comunicato stampa AdSP MTCS - resoconto della seduta del Comitato di Gestione. Approvato il piano strategico del porto di Civitavecchia

(AGENPARL) - gio 21 aprile 2022 **CIVITAVECCHIA**, 21 aprile - Si è tenuta questa mattina la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Risso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto. Il Comitato di Gestione ha deliberato all' unanimità parere favorevole al piano strategico per il **porto** di **Civitavecchia**. "E' il primo vero grande tentativo - commenta il presidente Musolino - di pianificare in modo organico i lineamenti e la configurazione del **porto** del futuro, con 2 scansioni temporali: pre e post 2026, partendo dalla considerazione che alcuni cambiamenti hanno la necessità di essere introdotti con gradualità. Inoltre, il completamento del layout del **porto** punta ad una razionale separazione in ambiti omogenei tra i traffici commerciali e quelli passeggeri, secondo una visione organica di quello che sarà il **porto** di domani, nell' ambito di un piano di sviluppo e coordinamento delle varie aree funzionali, coerente con gli obiettivi già inseriti nel Pot. Possiamo dire anche che non si tratta di un piano elaborato solo in AdSP, ma di un documento complesso pubblicato per raccogliere, come è stato, le osservazioni degli stakeholder, che sono stati pienamente coinvolti in modo del tutto trasparente, recependo poi nell' atto definitivo approvato oggi dal Comitato di Gestione le proposte ritenute migliorative rispetto alla prima stesura". Il piano strategico sarà illustrato pubblicamente nelle prossime settimane. Il Comitato di Gestione non ha approvato la modifica delle aree assentite in concessione ad Enel Produzione per adeguare il porticciolo esistente con la realizzazione di un pontile e degli arredi di banchina a quanto previsto nel progetto di realizzazione di un impianto di allevamento ittico in gabbie galleggianti a cura della società cooperativa agricola Civita Ittica a r.l. Alla discussione e al voto non ha partecipato il Presidente dell' AdSP, al fine di non condizionare la discussione ed assorbire in piena neutralità le considerazioni espresse dai rappresentanti degli altri enti in Comitato con le loro dichiarazioni e poi con l' espressione del loro parere, che è stato negativo. Approvati invece all' unanimità tutti gli altri punti all' ordine del giorno, tra cui il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale 2022. La discussione del bilancio consuntivo 2021 è stata rinviata alla prossima settimana, in quanto il Collegio dei Revisori dei conti, pur avendo ricevuto tutta la documentazione nei tempi previsti dal regolamento, ieri sera ha chiesto l' invio di ulteriore documentazione, rendendo necessario l' aggiornamento ad una seduta da convocare entro il 30.



____ Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Massimiliano Grasso Responsabile

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

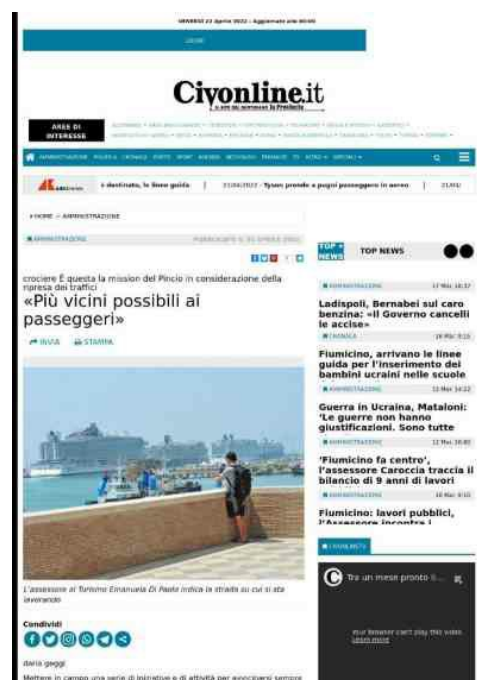
Ufficio Comunicazione e Stampa Listen to this.

crociere È questa la mission del Pincio in considerazione della ripresa dei traffici

"Più vicini possibili ai passeggeri"

L'assessore al Turismo Emanuela Di Paolo indica la strada su cui si sta lavorando

daria geggi Mettere in campo una serie di iniziative e di attività per avvicinarsi sempre di più ai passeggeri. È questa la mission del Pincio che, alla luce della ripresa del traffico crocieristico dopo due anni di pandemia, si è messo a lavoro per recuperare terreno rispetto soprattutto ai servizi da garantire ai crocieristi. «La prossima settimana ha spiegato l'assessore al Turismo Emanuela Di Paolo inaugureremo un totem informativo accanto al Pit di viale Garibaldi. Contiamo di posizionare anche altri due pannelli: per questo abbiamo aperto un dialogo con Rct per capire dove poterli meglio allestire per essere più vicini possibile ai passeggeri che sbarcano dalle navi». Purtroppo le criticità del bilancio hanno rallentato l'attivazione di un progetto sul quale lo stesso assessore punta molto: ossia un sito ed un'applicazione per la promozione territoriale. «C'è da sciogliere poi il nodo di largo della Pace ha aggiunto che speriamo possa tornare pienamente operativo a breve, così come richiedono i tour operator». Il Pincio ha anche partecipato ad un bando regionale per portare spettacoli di teatro ed opera «ad esempio al Forte Michelangelo, ma anche a Porta Livorno ha aggiunto Di Paolo perché vedere che c'è vita attorno al porto, primo punto di accesso alla città, può invogliare i passeggeri a scendere e fermarsi. I crocieristi arrivano a Civitavecchia per recarsi a Roma? Bene, dobbiamo usufruirne e cogliere le potenzialità di questo aspetto». Si lavora infine, insieme a Csp, per una linea turistica speciale per le Terme e per la Ficoncella. «Il discorso è aperto ha concluso l'assessore la nostra intenzione è accogliere nel miglior modo possibile, offrendo opportunità e servizi efficienti». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



"Necropoli, persi 2mila visitatori"

Condividi CERVETERI - «Mentre Tarquinia nel triennio 2017 - 2019 ha avuto una crescita di visitatori da 93.588 a 104.8534 visitatori nel 2019, purtroppo per la Necropoli di Cerveteri non possiamo dire la stessa cosa in quanto dal 2017 al 2019 vi è stato un numero inferiore di visitatori sia in partenza, sia nel triennio: si è passati da 64.992 a 62.006». A puntare i riflettori sul grande potenziale non sfruttato della Necropoli della Banditaccia è il consigliere comunale di Ladispoli di Fratelli d' Italia, Giovanni Ardita. Per l' esponente del partito della Meloni, la decrescita non può essere attribuita alla crisi economica perché allora lo stesso discorso «dovrebbe valere per entrambe le realtà» e non solo per quella di Cerveteri. Si tratta dunque di "dinamiche" politiche e amministrative. «La politica a Tarquinia - ha detto Ardita - ha investito sul turismo, sull' incentivazione delle strutture ricettive turistiche. Recentemente a Tarquinia sono stati costruiti nuovi alberghi, al contrario a Cerveteri in 20 anni non si è riusciti a costruire un albergo a una stella. Se è vero che d' altra parte Tarquinia è molto vicina al porto di Civitavecchia, Cerveteri vanta anch' essa una posizione strategica di tutto rispetto se non migliore: 20 minuti da San Pietro, 30 minuti dall' aeroporto di Fiumicino e meno di 20 minuti di autostrada per raggiungere il porto di Civitavecchia». Per Ardita, grazie al candidato sindaco del centrodestra Gianni Moscherini, ex presidente dell' **Autorità portuale** di Civitavecchia, si potranno effettuare politiche di sviluppo in tal senso a partire dalla sottoscrizione di convenzioni «tra il comune di Cerveteri e l' **Autorità Portuale**. Proporremo ai turisti che scendono al porto di Civitavecchia - ha detto - di visitare prima la necropoli di Cerveteri e poi di andare a Roma o in Vaticano. "We can Cerveteri è possibile"», ha concluso. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lo ha ribadito a Network l'ad di Automar Costantino Baldissara spiegando però che il mercato ora è fermo

Automotive, Grimaldi continua a puntare su Civitavecchia

Il gruppo Grimaldi continua a puntare sul **porto** di **Civitavecchia** soprattutto per le auto in import vista la vicinanza con il mercato di consumo della Capitale. A ribadirlo è stato il direttore commerciale di Grimaldi e ad di Automar Costantini Baldissara che, ospite di Network, ha illustrato anche la difficile situazione attuale per il mercato di auto nuove.



Il presidente della Confcommercio sull'opportunità offerta dal crocierismo

Turismo, Luciani: "Vogliamo offrire alternative a chi non va a Roma"

Si punta ad un navettamento che possa toccare anche la città

Condividi CIVITAVECCHIA - Confcommercio e amministrazione comunale al lavoro per portare i crocieristi direttamente in città. Un'idea di cui si parla da parecchio tempo che ora sembra più vicina che mai al concretizzarsi, soprattutto alla luce dei numeri realizzati dal **porto** nei giorni scorsi, durante il periodo pasquale. «Abbiamo fatto un incontro - ha spiegato il presidente della Confcommercio di Civitavecchia Graziano Luciani - nei mesi scorsi, l'obiettivo è di creare un navettamento per i crocieristi che possa far visitare anche la città, anche considerando che ora il Forte si appresta a tornare a Civitavecchia, l'idea è quella di ottimizzare il tutto in modo da offrire opportunità a tutti coloro che rimangono a bordo». Per Luciani saranno necessari alcuni anni prima che la città possa diventare turistica ma basterebbe poco perché diventi commerciale, offrendo alternative a chi non vuole andare a Roma. «Ci sono dalle 2 alle 5 mila persone - ha concluso - che rimangono a bordo. Presto ci saranno novità». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Piano strategico del porto di Civitavecchia: ok all' unanimità

Via libera al documento da parte del comitato di gestione. Respinta la modifica legata all' itticultura. Il presidente Musolino: «Un grande tentativo di pianificare in modo organico il futuro del porto»

CIVITAVECCHIA - Parere favorevole all' unanimità per il piano strategico per il porto di Civitavecchia. La decisione è stata presa questa mattina nel corso della seduta del comitato di gestione dell' **AdSP** del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al presidente dell' **AdSP** e al Segretario Generale Paolo Risso, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di Civitavecchia Emiliano Scotti, il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale Pino Lotto. «Si tratta del primo vero grande tentativo - ha commentato il presidente Musolino - di pianificare in modo organico i lineamenti e la configurazione del porto del futuro, con 2 scansioni temporali: pre e post 2026, partendo dalla considerazione che alcuni cambiamenti hanno la necessità di essere introdotti con gradualità. Inoltre, il completamento del layout del porto punta ad una razionale separazione in ambiti omogenei tra i traffici commerciali e quelli passeggeri, secondo una visione organica di quello che sarà il porto di domani, nell' ambito di un piano di sviluppo e coordinamento delle varie aree funzionali, coerente con gli obiettivi già inseriti nel Pot. Possiamo dire anche che non si tratta di un piano elaborato solo in **Adsp**, ma di un documento complesso pubblicato per raccogliere, come è stato, le osservazioni degli stakeholder, che sono stati pienamente coinvolti in modo del tutto trasparente, recependo poi nell' atto definitivo approvato oggi dal Comitato di Gestione le proposte ritenute migliorative rispetto alla prima stesura». Piano strategico che sarà illustrato pubblicamente nelle prossime settimane. Il Comitato di gestione non ha approvato la modifica delle aree assentite in concessione ad Enel Produzione per adeguare il porticciolo esistente con la realizzazione di un pontile e degli arredi di banchina a quanto previsto nel progetto di realizzazione di un impianto di allevamento ittico in gabbie galleggianti a cura della società cooperativa agricola Civita Ittica a.r.l. Alla discussione e al voto non ha partecipato il presidente dell' Authority, al fine di non condizionare la discussione ed assorbire in piena neutralità le considerazioni espresse dai rappresentanti degli altri enti in Comitato con le loro dichiarazioni e poi con l' espressione del loro parere, che è stato negativo. Approvati invece all' unanimità tutti gli altri punti all' ordine del giorno, tra cui il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale 2022. La discussione del bilancio consuntivo 2021 è stata rinviata alla prossima settimana, in quanto il Collegio dei Revisori dei conti, pur avendo ricevuto tutta la documentazione nei tempi previsti dal regolamento, ieri sera ha chiesto l' invio di ulteriore documentazione, rendendo necessario l' aggiornamento ad una seduta



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

da convocare entro il 30. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS: Approvato il piano strategico del porto di Civitavecchia

Resoconto della seduta del Comitato di Gestione

CIVITAVECCHIA - Si è tenuta questa mattina la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto. Il Comitato di Gestione ha deliberato all' unanimità parere favorevole al piano strategico per il **porto** di **Civitavecchia**. "E' il primo vero grande tentativo - commenta il presidente Musolino - di pianificare in modo organico i lineamenti e la configurazione del **porto** del futuro, con 2 scansioni temporali: pre e post 2026, partendo dalla considerazione che alcuni cambiamenti hanno la necessità di essere introdotti con gradualità. Inoltre, il completamento del layout del **porto** punta ad una razionale separazione in ambiti omogenei tra i traffici commerciali e quelli passeggeri, secondo una visione organica di quello che sarà il **porto** di domani, nell' ambito di un piano di sviluppo e coordinamento delle varie aree funzionali, coerente con gli obiettivi già inseriti nel Pot. Possiamo dire anche che non si tratta di un piano elaborato solo in AdSP, ma di un documento complesso pubblicato per raccogliere, come è stato, le osservazioni degli stakeholder, che sono stati pienamente coinvolti in modo del tutto trasparente, recependo poi nell' atto definitivo approvato oggi dal Comitato di Gestione le proposte ritenute migliorative rispetto alla prima stesura". Il piano strategico sarà illustrato pubblicamente nelle prossime settimane. Il Comitato di Gestione non ha approvato la modifica delle aree assentite in concessione ad Enel Produzione per adeguare il porticciolo esistente con la realizzazione di un pontile e degli arredi di banchina a quanto previsto nel progetto di realizzazione di un impianto di allevamento ittico in gabbie galleggianti a cura della società cooperativa agricola Civita Ittica a r.l. Alla discussione e al voto non ha partecipato il Presidente dell' AdSP, al fine di non condizionare la discussione ed assorbire in piena neutralità le considerazioni espresse dai rappresentanti degli altri enti in Comitato con le loro dichiarazioni e poi con l' espressione del loro parere, che è stato negativo. Approvati invece all' unanimità tutti gli altri punti all' ordine del giorno, tra cui il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale 2022. La discussione del bilancio consuntivo 2021 è stata rinviata alla prossima settimana, in quanto il Collegio dei Revisori dei conti, pur avendo ricevuto tutta la documentazione nei tempi previsti dal regolamento, ieri sera ha chiesto l' invio di ulteriore documentazione, rendendo necessario l' aggiornamento ad una seduta da convocare entro il 30.



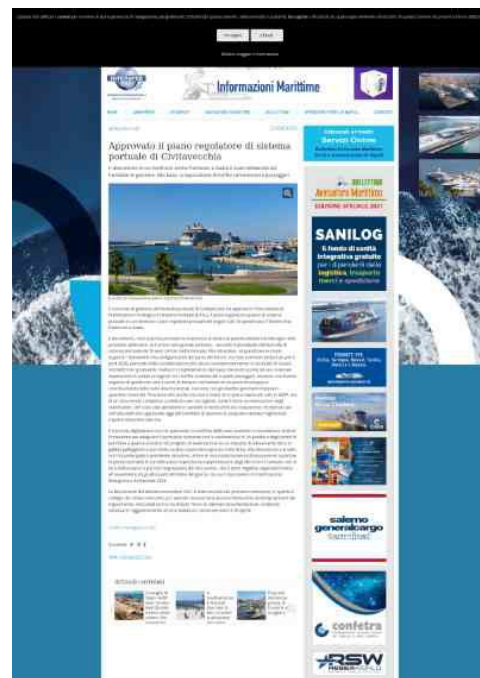
Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Approvato il piano regolatore di sistema portuale di Civitavecchia

Il documento in cui rientrano anche Fiumicino e Gaeta è stato deliberato dal Comitato di gestione. Alla base, la separazione di traffici commerciali e passeggeri

Il Comitato di gestione dell'Autorità portuale di Civitavecchia ha approvato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS), il piano regolatore quadro di sistema portuale in cui rientrano i piani regolatori portuali dei singoli scali, in questo caso Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Il documento, che l'autorità portuale ha intenzione di illustrare pubblicamente nel dettaglio nelle prossime settimane, «è il primo vero grande tentativo - secondo il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro Settentrionale, **Pino Musolino** - di pianificare in modo organico i lineamenti e la configurazione del porto del futuro, con due scansioni temporali, pre e post 2026, partendo dalla considerazione che alcuni cambiamenti hanno la necessità di essere introdotti con gradualità. Inoltre, il completamento del layout del porto punta ad una razionale separazione in ambiti omogenei tra i traffici commerciali e quelli passeggeri, secondo una visione organica di quello che sarà il porto di domani, nell'ambito di un piano di sviluppo e coordinamento delle varie aree funzionali, coerente con gli obiettivi già inseriti nel piano operativo triennale. Possiamo dire anche che non si tratta di un piano elaborato solo in AdSP, ma di un documento complesso pubblicato per raccogliere, come è stato, le osservazioni degli stakeholder, che sono stati pienamente coinvolti in modo del tutto trasparente, recependo poi nell'atto definitivo approvato oggi dal Comitato di Gestione le proposte ritenute migliorative rispetto alla prima stesura». Il Comitato di Gestione non ha approvato la modifica delle aree assentite in concessione ad Enel Produzione per adeguare il porticciolo esistente con la realizzazione di un pontile e degli arredi di banchina a quanto previsto nel progetto di realizzazione di un impianto di allevamento ittico in gabbie galleggianti a cura della società cooperativa agricola Civita Ittica. Alla discussione e al voto non ha partecipato il presidente **Musolino**, al fine di non condizionare la discussione ed assorbire in piena neutralità le considerazioni espresse dai rappresentanti degli altri enti in Comitato con le loro dichiarazioni e poi con l'espressione del loro parere, che è stato negativo. Approvati invece all'unanimità tutti gli altri punti all'ordine del giorno, tra cui il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale 2022. La discussione del bilancio consuntivo 2021 è stata rinviata alla prossima settimana, in quanto il collegio dei revisori dei conti, pur avendo ricevuto tutta la documentazione nei tempi previsti dal regolamento, mercoledì scorso ha chiesto l'invio di ulteriore documentazione, rendendo necessario l'aggiornamento ad una seduta da convocare entro il 30 aprile.

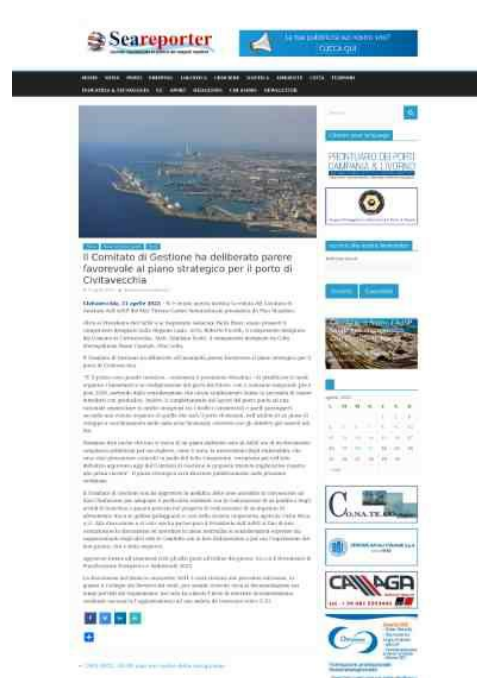


Il Comitato di Gestione ha deliberato parere favorevole al piano strategico per il porto di Civitavecchia

Redazione Seareporter.it

Civitavecchia, 21 aprile 2022 - Si è tenuta questa mattina la seduta del Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' AdSP e al Segretario Generale Paolo Rizzo, erano presenti il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti, il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto. Il Comitato di Gestione ha deliberato all' unanimità parere favorevole al piano strategico per il **porto** di **Civitavecchia**. "E' il primo vero grande tentativo - commenta il presidente Musolino - di pianificare in modo organico i lineamenti e la configurazione del **porto** del futuro, con 2 scansioni temporali: pre e post 2026, partendo dalla considerazione che alcuni cambiamenti hanno la necessità di essere introdotti con gradualità. Inoltre, il completamento del layout del **porto** punta ad una razionale separazione in ambiti omogenei tra i traffici commerciali e quelli passeggeri, secondo una visione organica di quello che sarà il **porto** di domani, nell' ambito di un piano di sviluppo e coordinamento delle varie aree

funzionali, coerente con gli obiettivi già inseriti nel Pot. Possiamo dire anche che non si tratta di un piano elaborato solo in AdSP, ma di un documento complesso pubblicato per raccogliere, come è stato, le osservazioni degli stakeholder, che sono stati pienamente coinvolti in modo del tutto trasparente, recependo poi nell' atto definitivo approvato oggi dal Comitato di Gestione le proposte ritenute migliorative rispetto alla prima stesura". Il piano strategico sarà illustrato pubblicamente nelle prossime settimane. Il Comitato di Gestione non ha approvato la modifica delle aree assentite in concessione ad Enel Produzione per adeguare il porticciolo esistente con la realizzazione di un pontile e degli arredi di banchina a quanto previsto nel progetto di realizzazione di un impianto di allevamento ittico in gabbie galleggianti a cura della società cooperativa agricola Civita Ittica a r.l. Alla discussione e al voto non ha partecipato il Presidente dell' AdSP, al fine di non condizionare la discussione ed assorbire in piena neutralità le considerazioni espresse dai rappresentanti degli altri enti in Comitato con le loro dichiarazioni e poi con l' espressione del loro parere, che è stato negativo. Approvati invece all' unanimità tutti gli altri punti all' ordine del giorno, tra cui il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale 2022. La discussione del bilancio consuntivo 2021 è stata rinviata alla prossima settimana, in quanto il Collegio dei Revisori dei conti, pur avendo ricevuto tutta la documentazione nei tempi previsti dal regolamento, ieri sera ha chiesto l' invio di ulteriore documentazione, rendendo necessario l' aggiornamento ad una seduta da convocare entro il 30.



PRESENTATA QUESTA MATTINA LA PRIMA TAPPA DI COPPA ITALIA DINGHY

UNA TRENTINA LE IMBARCAZIONI IN ACQUA DAL 23 AL 25 APRILE A BARI

Dal 23 al 25 aprile prossimi Bari sarà al centro del mondo dei Dinghy con la prima tappa di Coppa Italia. Ad organizzarla su delega del Comitato dell' VIII Zona FIV e mandato della classe sarà il Circolo Canottieri Barion Sporting Club, con il patrocinio del Comune di Bari. Con questa Regata Nazionale di Coppa Italia Bari e la Puglia si riallacciano a un passato che le ha viste protagoniste dal 1950 al 1967 con i Campionati Italiani della Classe organizzati qui dal Circolo della Vela Bari nel 1950, 1951, 1953, 1963 e 1967. In quegli anni tra i timonieri baresi di punta spiccavano Nicola Lapenna, Gianni Modugno, vincitore del titolo nel 1959 e nel 1962, Gianni Milano e Francesco Piccininni del CC Barion. Generalmente le regate dei Dinghy 12', sia a livello locale sia a livello nazionale, sono note per l' alto numero dei concorrenti. Ai Campionati Italiani sono iscritti in media tra i 70 e gli 80 timonieri. Il record è quello del Campionato dell' anno del Centenario in cui si sfiorò quota 100. E numerose e di grande prestigio nazionale ed internazionale sono anche le imbarcazioni che parteciperanno alla manifestazione organizzata a Bari dopo quasi 50 anni dall' ultima volta. Una trentina gli iscritti. Il circolo barese del molo San Nicola sarà quindi invaso dai mille colori delle vele e degli scafi di queste storiche imbarcazioni. Nata ormai cento anni fa, nel 1913, il Dinghy 12' è una storica deriva con scafo in legno (o in vetroresina) con un' ampia velatura armata di picco. La classe conta in Italia circa 300 iscritti, di cui la metà frequenta i campi di regata. Alla regata, dall' elevata caratura tecnica, che racchiude ogni anno i top player della vela italiana, non mancheranno Alberto Patrone (Circolo Velico Cogoletto), nominato dinghista dell' anno nel 2021, Francesca Lodigiani (CV Santa Margherita Ligure) attuale segretario di classe (per la sesta volta consecutiva), che è anche una delle cinque dinghiste donne più forti in Italia; il campione zonale pugliese Francesco Laera (LNI Monopoli) e tra i senior Tommaso De Bellis (LNI Monopoli), vincitore della prima prova del campionato zonale 2022; e il timoniere di punta del CC Barion Gigi Costantino, secondo allo zonale 2021. In questa classe regatano anche il presidente del Barion Francesco Rossiello (CC Barion) e il responsabile della sezione degli Ufficiali di Regata dell' VIII Zona Fiv, Stefano Antoncetti (CC Barion). Sei le prove in programma, due al giorno, a partire dal 23 aprile. Sarà possibile recuperare o anticipare una prova per raggiungere il numero minimo di prove per la validità della serie. Il segnale di avviso per la prima prova sarà esposto alle 12.55 del 23 aprile. Per le prove successive sarà invece pubblicato in un comunicato ufficiale sul sito della manifestazione entro le ore 21 del giorno precedente. Il campo di regata sarà allestito nel tratto di mare antistante l' imboccatura del porto antico (sul lungomare Sud di Bari) con percorsi tipo bolina-poppa. Al termine dei tre giorni di regata saranno premiati i primi cinque assoluti della classifica finale; il primo Dinghy Classici;



Il Nautilus

Bari

il primo della classifica Master (over 65 anni); il primo della classifica Super Master (over 75) e il primo Legend (over 80); la prima Lady e il primo equipaggio in doppio. Sulle banchine del Circolo Canottieri Barion sarà predisposto inoltre un villaggio per l'accoglienza degli equipaggi delle imbarcazioni e sono in programma eventi sociali che coinvolgeranno armatori, equipaggi, sponsor e autorità. Questo evento, quindi, rappresenta, oltre che un momento sportivo di grande prestigio, una splendida vetrina per esaltare e valorizzare la nostra città ed il nostro territorio in tutta la sua bellezza. L'IMBARCAZIONE - LA STORIA Il Dinghy 12' è una piccola grande barca che nonostante abbia alle spalle una intensa storia più che centenaria, grazie alla capacità di adattarsi, senza snaturarsi, al mutare dei tempi e all'evoluzione, non conosce tramonto. Tanto che a 109 anni dalla sua progettazione, ancora oggi è diffusa sia in Europa, principalmente in Italia, Olanda, Francia, Germania, Regno Unito, Austria, Slovenia e Croazia, sia in Giappone, dove fino a non molti anni fa è stata la barca utilizzata per le regate universitarie. In Italia, dove il Dinghy 12' ha la massima diffusione, si corrono più di 100 regate all'anno, tra nazionali e locali, per un totale di circa 150 giornate sulle boe compresi i numerosi campionati invernali. Le Flotte maggiori sono concentrate in Liguria, nell'Alto e Medio Adriatico, sui Laghi Prealpini e nel Lazio. C'è poi una buona attività in Sicilia a Mondello e di recente si è ricostituita una Flotta in Puglia. Il Dinghy nasce nel 1913 dal progetto dell'avvocato inglese George Cockshott che partecipò e vinse il concorso indetto dalla Boat Racing Association per la progettazione di una deriva che unificasse i vari modelli di 'tender' con i quali gli armatori dei grandi yachts si sfidavano in appassionanti regate nei porti e nelle rade del nord Europa. Economico, maneggevole, adatto al diporto nautico, il Dinghy 12' non tardò a diffondersi. Sotto vela si rivelò imbarcazione molto tecnica e raffinata e, divenuto nel 1919 la prima 'International Class', venne scelto nel 1920 e nel 1928 alle Olimpiadi quale classe 'en solitarie'. L'esperienza dei velisti italiani selezionati per le Olimpiadi di quegli anni, introduce il Dinghy 12' nel nostro Paese, dove le prime imbarcazioni sono costruite nel 1929. Nel 1931 si tiene il primo Campionato Italiano. Da quel momento, per oltre trent'anni il Dinghy 12' reciterà un ruolo determinante nello sport velico nazionale, e, in particolare, per la formazione dei più giovani. Da quando questa deriva ha iniziato a diffondersi in Italia, ne sono state costruite più di 2500. Solo in legno fino agli anni 80. Anche in vetroresina da allora in poi quando le derivate in plastica, più pratiche e con manutenzione meno costosa, vengono preferite e quelle di legno rischiano di scomparire. Il segreto del Dinghy 12', e del fatto che tuttora sia tra le derivate che mettono insieme le flotte più numerose alle regate, è che grazie a un oculato regolamento di costruzione, sono garantite prestazioni equivalenti, indipendentemente dal materiale con cui sono realizzate. Un fattore che mette al centro l'abilità del timoniere quindi, il quale, grazie alle caratteristiche della barca, può portarla anche se in là con l'età. Una particolarità che coniugata con le molte regolazioni di cui è dotata, richiama campioni affermati, persino vincitori di mondiali e medaglie olimpioniche come Dodo Gorla, Campione Italiano Dinghy 12' nel 2013, che a dispetto dell'anagrafe possono continuare a regatare e a divertirsi

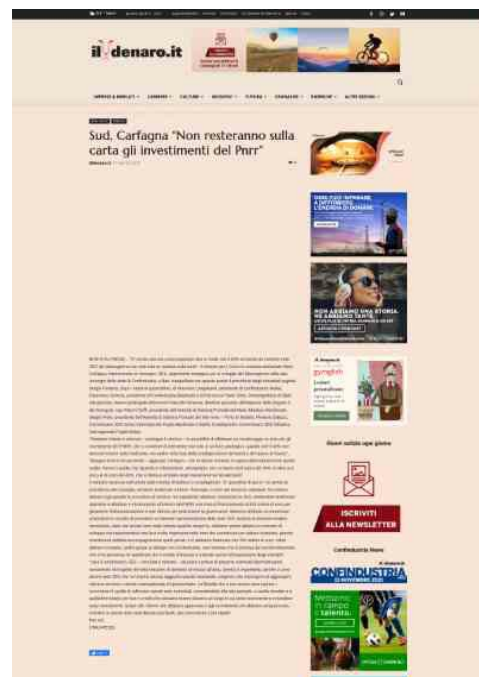
Il Nautilus

Bari

con un mezzo molto tecnico. Nel 1969 viene fondata l'Associazione Italiana Classe Dinghy 12', e da allora l'incremento degli armatori e dei regatanti è stato continuo. Nessuna classe ha avuto un numero maggiore di campionati italiani disputati (nel 2022 l'87°, considerato anche quello corso nel 1980 senza assegnazione del titolo per numero di prove insufficienti), e sono pochissime quelle che possono vantare una partecipazione tanto ampia alle regate, con una ranking list nazionale di quasi 250 timonieri attivi. Ogni anno oltre 200 timonieri partecipano alle regate nazionali, zonali e locali - da Lugano a Palermo - sui loro scafi in legno e vetroresina. Per gli amanti della tradizione l'Associazione organizza anche una 'Sezione Classici' che riunisce gli armatori dei 'legni'. Inoltre tanta è la passione che suscita, che in occasione del centenario del 2013 Poste Italiane gli ha dedicato un francobollo commemorativo e che Pierino, numero velico I-1, il primo Dinghy 12' italiano, oggi è esposto al Galata Museo del Mare di **Genova**, mentre il Dinghy 12' Argo, numero velico I-1000, del grande Segretario della Classe Francesco Bariffi che seppe traghettare il Dinghy 12' negli anni 80 nell'era della vetroresina, in un momento critico in cui rischiava l'estinzione, è esposto nel Museo della Barca Lariana sul Lago di Como a Pianello del Lario, accanto al Cantiere Lillia, costruttore dei Dinghy 12' dei timonieri degli ultimi tre Campionati Italiani. Italiani. L'AICD-Associazione Italiana Classe Dinghy 12', riconosciuta dalla Federazione Italiana Vela, conta oggi circa 300 soci. Segretario dal 2011, al suo 6° mandato, Francesca Lodigiani che si alterna tra Roma e la Liguria.

Sud, Carfagna "Non resteranno sulla carta gli investimenti del Pnrr"

BARI (ITALPRESS) - "E' anche una mia preoccupazione fare in modo che il 40% di risorse da investire nelle ZES del Mezzogiorno non resti solo un numero sulla carta". Il ministro per il Sud e la coesione territoriale Mara Carfagna, intervenendo al convegno 'ZES, opportunità strategica per lo sviluppo del Mezzogiorno nella sala convegni della sede di Confindustria, a Bari, tranquillizza con queste parole il presidente degli industriali pugliesi Sergio Fontana. Dopo i saluti di quest' ultimo, di Vincenzo Longobardi, presidente di Confindustria Molise, Francesco Somma, presidente di Confindustria Basilicata e di Francesco Paolo Sisto, Sottosegretario di Stato alla giustizia, hanno partecipato all' incontro Marcello Minenna, direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Sergio Prete, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio - Porto di Taranto, Floriana Gallucci, Commissario ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata e Manlio Guadagnuolo, Commissario ZES Adriatica Interregionale Puglia-Molise. "Abbiamo chiesto e ottenuto - prosegue il ministro - la possibilità di effettuare un monitoraggio ex ante per gli investimenti del PNRR, che ci consente di intervenire non solo in un fase patologica, quando cioè il 40% non dovesse essere stato realizzato, ma anche nella fase della predisposizione dei bandi o del riparto di risorse". "Bisogna tenere ben presente - aggiunge Carfagna - che in alcune missioni si supera abbondantemente quella soglia. Penso a quella che riguarda le infrastrutture, ad esempio, per cui siamo al di sopra del 50%. In altre si è poco al di sotto del 40%, che si riferisce al totale degli investimenti territorializzabili". Il ministro rassicura tutti anche sulle nomine di Gallucci e Guadagnuolo: "E' questione di giorni. Ho sentito la presidenza del Consiglio, verranno finalizzate a breve. Purtroppo ci sono dei tempi da rispettare. Noi intanto abbiamo già avviato le procedure di nomina, ma soprattutto abbiamo rivitalizzato le ZES, rendendole finalmente operative e attrattive e introducendo all' interno del PNRR una linea di finanziamento di 630 milioni di euro per garantirne l' infrastrutturazione e una riforma per potenziarne la governance: abbiamo attribuito ai commissari straordinari il compito di prevedere un' ulteriore ripermimetrazione delle aree ZES, qualora si dovesse rendere necessaria, visto che alcune sono state istituite qualche tempo fa. Abbiamo anche istituito un contratto di sviluppo che rappresenterà una leva molto importante nelle mani dei commissari per attirare investitori, perchè investimenti pubblici accompagneranno quelli privati, e lo abbiamo finanziato con 250 milioni di euro. Infine abbiamo recepito, anche grazie al dialogo con Confindustria, una richiesta che ci arrivava dal mondo industriale, che ci ha permesso di specificare che il credito d' imposta si estende anche all' acquisizione degli immobili". "Sarà il commissario ZES



- conclude il ministro - ad avere il potere di proporre eventuali ripерimetrazioni, ovviamente nel rispetto del tetto massimo di territorio ammesso all' area. Questo è importante, perchè ci sono alcune aree ZES che non hanno ancora raggiunto questo massimale, esigenze che impongono di aggiungere ulteriore territorio o anche eventualmente di ripерimetrarlo. La filosofia che a mio avviso deve ispirare i commissari è quella di rafforzare queste aree industriali, connettendole alla rete **portuale**, a quella stradale e a quella ferroviaria, per fare in modo che possano essere davvero un luogo in cui poter scommettere e insediare nuovi investimenti. Grazie alle riforme che abbiamo approvato e agli investimenti che abbiamo programmato, investire in queste aree sarà davvero più facile, più conveniente e più rapido". foto xa2 (ITALPRESS).

Zes, Carfagna "Il 40% di investimenti al Sud non resterà sulla carta"

BARI (ITALPRESS) - "E' anche una mia preoccupazione fare in modo che il 40% di risorse da investire nelle ZES del Mezzogiorno non resti solo un numero sulla carta". Il ministro per il Sud e la coesione territoriale Mara Carfagna, intervenendo al convegno 'ZES, opportunità strategica per lo sviluppo del Mezzogiorno' nella sala convegni della sede di Confindustria, a Bari, tranquillizza con queste parole il presidente degli industriali pugliesi Sergio Fontana. Dopo i saluti di quest' ultimo, di Vincenzo Longobardi, presidente di Confindustria Molise, Francesco Somma, presidente di Confindustria Basilicata e di Francesco Paolo Sisto, Sottosegretario di Stato alla giustizia, hanno partecipato all' incontro Marcello Minenna, direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, Sergio Prete, presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale** del Mar Ionio - Porto di Taranto, Floriana Gallucci, Commissario ZES Ionica Interregionale Puglia-Basilicata e Manlio Guadagnuolo, Commissario ZES Adriatica Interregionale Puglia-Molise.

"Abbiamo chiesto e ottenuto - prosegue il ministro - la possibilità di effettuare un monitoraggio ex ante per gli investimenti del PNRR, che ci consente di intervenire non solo in un fase patologica, quando cioè il 40% non dovesse essere stato realizzato, ma anche nella fase della predisposizione dei bandi o del riparto di risorse". "Bisogna tenere ben presente - aggiunge Carfagna - che in alcune missioni si supera abbondantemente quella soglia. Penso a quella che riguarda le infrastrutture, ad esempio, per cui siamo al di sopra del 50%. In altre si è poco al di sotto del 40%, che si riferisce al totale degli investimenti territorializzabili". Il ministro rassicura tutti anche sulle nomine di Gallucci e Guadagnuolo: "E' questione di giorni. Ho sentito la presidenza del Consiglio, verranno finalizzate a breve. Purtroppo ci sono dei tempi da rispettare. Noi intanto abbiamo già avviato le procedure di nomina, ma soprattutto abbiamo rivitalizzato le ZES, rendendole finalmente operative e attrattive e introducendo all' interno del PNRR una linea di finanziamento di 630 milioni di euro per garantirne l' infrastrutturazione e una riforma per potenziarne la governance: abbiamo attribuito ai commissari straordinari il compito di prevedere un' ulteriore ripermimetrazione delle aree ZES, qualora si dovesse rendere necessaria, visto che alcune sono state istituite qualche tempo fa. Abbiamo anche istituito un contratto di sviluppo che rappresenterà una leva molto importante nelle mani dei commissari per attirare investitori, perchè investimenti pubblici accompagneranno quelli privati, e lo abbiamo finanziato con 250 milioni di euro. Infine abbiamo recepito, anche grazie al dialogo con Confindustria, una richiesta che ci arrivava dal mondo industriale, che ci ha permesso di specificare che il credito d' imposta si estende anche all' acquisizione degli immobili". "Sarà il commissario ZES



- conclude il ministro - ad avere il potere di proporre eventuali ripermetrazioni, ovviamente nel rispetto del tetto massimo di territorio ammesso all' area. Questo è importante, perchè ci sono alcune aree ZES che non hanno ancora raggiunto questo massimale, esigenze che impongono di aggiungere ulteriore territorio o anche eventualmente di ripermetrarlo. La filosofia che a mio avviso deve ispirare i commissari è quella di rafforzare queste aree industriali, connettendole alla rete **portuale**, a quella stradale e a quella ferroviaria, per fare in modo che possano essere davvero un luogo in cui poter scommettere e insediare nuovi investimenti. Grazie alle riforme che abbiamo approvato e agli investimenti che abbiamo programmato, investire in queste aree sarà davvero più facile, più conveniente e più rapido". foto xa2 (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all' indirizzo info@italpress.com.

Bari: Un porto in espansione, proiettato verso il futuro

La visita del ministro Enrico Giovannini nella sede della Direzione Marittima

Redazione

BARI Il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini ha visitato ieri la sede della Direzione Marittima-Capitaneria di Porto di Bari. Il Direttore marittimo della Puglia e della Basilicata Ionica e Comandante del Porto Vincenzo Leone, ha parlato dell'impegno e dei risultati raggiunti nelle attività di soccorso e sicurezza della navigazione, sicurezza delle attività lavorative nei porti e a bordo delle navi, lungo tutto il perimetro di costa pugliese. Si tratta di un'azione ad ampio raggio che vede la Capitaneria di Porto impegnata costantemente in prima linea anche nel contrasto ai reati ambientali e alle spedizioni illecite di rifiuti transfrontaliere via mare, nella vasta area della circoscrizione territoriale della Puglia e della Basilicata ionica. Anche il presidente dell'AdSp del mar Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi ha preso parte all'incontro illustrando le specificità dei 5 porti del Sistema, i progetti in cantiere e le opere programmate per l'immediato futuro, tra cui la realizzazione di un terminal avveniristico per ospitare i turisti sulla banchina 10 e la realizzazione di un dente di attracco alla banchina Capitaneria nella darsena interna del Molo San Vito, nel porto di Bari. I progetti saranno possibili grazie alla collaborazione dell'ente con l'amministrazione comunale, guidata dal sindaco Antonio Decaro; proprio lui ha sottolineato al Ministro l'impatto economico e sociale che la realizzazione delle opere avrà sull'intero territorio e sulla Regione Puglia. Prima di ripartire per Roma il ministro ha lasciato una dedica speciale sul libro d'onore della Capitaneria di Porto.



Brindisi Report

Brindisi

Cgil: "Indispensabili impianti a ciclo combinato, in attesa incremento rinnovabili"

Stamattina si è svolta un'assemblea generale della Filctem Cgil Brindisi, in presenza del segretario nazionale Antonio Pepe

BRINDISI - Candidare la Cittadella della Ricerca come Centro Nazionale di alta tecnologia per l'idrogeno. Investire a Brindisi, così come proposto da Enel a Catania, per la realizzazione di una Gigafacturing, che occuperà 1000 persone per la produzione di pannelli solari da installare sul territorio nazionale per 4 GW di produzione. Creare filiere produttive nell'ambito delle rinnovabili: fotovoltaico, eolico e idrogeno verde. Sono solo alcune delle proposte emerse nell'ambito dell'assemblea generale della Filctem Cgil tenutasi all'Hotel Nettuno. Presenti per la categoria il segretario nazionale Antonio Pepe, il coordinatore regionale Luigi D'Isabella ed il Segretario generale della Cgil di Brindisi Antonio Macchia. Tra gli invitati hanno portato il loro saluto Stefano Liguori, nuovo Direttore delle Centrale Enel di Cerano e Francesco Taveri Direttore di A2A energiefuture di Brindisi. Ad aprire i lavori è stato il segretario Filctem Cgil di Brindisi Antonio Frattini che, nel tracciare il quadro della situazione brindisina relativa alla fase di decarbonizzazione, ha lanciato anche alcuni importanti progetti che si possono realizzare. Troppo spesso - sostiene Frattini - circola sul nostro territorio l'idea che il Pnrr è gratis e che possa essere usato come una bacchetta magica per cancellare tutto il comparto industriale esistente senza porsi minimamente il problema del pesantissimo impatto che ciò rischia di provocare sui livelli occupazionali e sull'intera economia del nostro territorio. La transizione dei cicli produttivi non si può realizzare con un semplice click, ha bisogno di programmazione e certezze, in ambito energetico questi erano stati definiti con il Piano nazionale energia e clima, definendo la tempistica e un periodo di passaggio al 2025 dal carbone a nuovi impianti performanti a metano, da realizzare in Poli Elettrici strategici per la rete nazionale, tra questi Brindisi. Gli impianti a ciclo combinato dichiara ancora Frattini - sono indispensabili per garantire nel transitorio la rete elettrica nell'attesa del necessario incremento delle fonti rinnovabili, dell'accumulo e dello sviluppo di un nuovo modello di rete elettrica. Siamo rimasti a dir poco sorpresi della decisione di Terna di non inserire nelle aste con consegna al 2024 del Capacity Market nuova produzione nel Sud Italia, limitando l'esigenza a soli 11 Mw di accumulo assegnata in terra di Brindisi. Per questo abbiamo inviato, come sindacato di categoria del comparto energia, una piattaforma unitaria articolata ai Ministeri della Transizione Ecologica, dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e una richiesta di incontro al Prefetto di Brindisi. Bisognerebbe, a nostro avviso prosegue Frattini - riprendere con forza la promozione e il pieno utilizzo dei Fondi Europei, in una Regione che con oltre il 73% è al primo posto in Italia per l'utilizzo delle risorse assegnate. Con la nuova programmazione 2021-2027, si potrà contribuire alla

Venerdì, 22 Aprile 2022

4447 Notizie e molto altro...



ECONOMIA

Cgil: "Indispensabili impianti a ciclo combinato, in attesa incremento rinnovabili"

Stamattina si è svolta un'assemblea generale della Filctem Cgil Brindisi, in presenza del segretario nazionale Antonio Pepe



Il Brindisi del momento

BRINDISI - L'assemblea generale della Filctem Cgil Brindisi, in presenza del segretario nazionale Antonio Pepe

Brindisi Report

Brindisi

decarbonizzazione dell'economia, rafforzare l'impegno per la chiusura del ciclo dei rifiuti attraverso specifici impianti dedicati, cogliere la sfida dell'economia circolare con la quale tutti i grandi gruppi industriali cominciano a misurarsi con i propri piani industriali. La situazione a Brindisi è estremamente complessa. Servirebbe un impegno del Governo per sbloccare tutti gli iter autorizzativi. Fondamentale, per Brindisi e il suo porto, lo sviluppo e il rilancio delle ZES e della Zona Franca Doganale, opportunità individuata dall'Autorità di Sistema Portuale Meridionale. Il Pnrr non sono solo soldi, ma anche riforme e investimenti. Ci sono risorse immense ma che vanno investite e spese bene entro il 2026. I contratti di programma sono uno strumento che funziona molto bene in Puglia e che vengono sottoscritti da grandi imprese nell'ottica della filiera con le piccole e medie imprese. Le Zes sono uno strumento importante che offrono benefici fiscali di diversa natura a partire dalle zone franche snellendo la burocrazia, ma anche l'attrazione di investimenti e competenze oltre che di tecnologie» hanno spiegato gli specialisti di «MH Hub Manager Acceleratore di sviluppo. A svolgere dettagliate relazioni sono stati il dottor Pasquale Lorusso su «Pnrr opportunità per il territorio»; la dottoressa Caterina Spadafora su «Fesr Puglia Fondi Europei Asse III Contratto di Programma» mentre si è occupato di «Zes Normativa e attuazione» il dottor Nicola Natrella. Il modello partecipativo di questa grande rivoluzione quale la transizione energetica deve trovare percorsi condivisi per assicurare quella sostenibilità ambientale e sociale verso un nuovo modello di sviluppo. Allo stesso tempo è responsabilità del governo assicurare la sicurezza energetica del Paese e del sistema industriale a partire dal ruolo che le grandi imprese controllate debbono avere in termini di investimenti per raggiungere gli obiettivi fissati al 2030 e al 2050. Il modello con il quale vanno assicurati al territorio le opportunità legate ai diversi strumenti in essere a partire dal Pnrr, deve passare attraverso una logica di governance che vede all'interno tutti i soggetti istituzionali del territorio in una logica di sistema per la creazione di filiere produttive, ha detto il segretario nazionale della Filctem Cgil Antonio Pepe a conclusione dell'assemblea generale di categoria. A seguire una Tavola rotonda alla quale hanno preso parte Mauro Calisi Hr Jindal Film Brindisi e Francesco Pepe Euroapi Italy energy manager, in rappresentanza di due delle multinazionali più importanti del territorio, i quali hanno raccontato le esperienze delle due aziende con i finanziamenti utilizzati per ampliare e rivoluzionare le imprese. La sfida per entrambe le realtà, essendo aziende energivore, è quella del costo dell'energia che mette a dura prova le attività.

Brindisi Report

Brindisi

Brindisi punta sul turismo

Il 9 e 10 agosto a Brindisi, nel capannone ex Montecatini, si svolgeranno due grandi eventi: una tappa del Cinzella Festival e lo spettacolo di Drusilla Foer

BRINDISI - Il 9 e 10 agosto a Brindisi, nel capannone ex Montecatini, si svolgeranno due grandi eventi: una tappa del Cinzella Festival e lo spettacolo di Drusilla Foer. Il Cinzella Festival, uno dei festival rock più importanti che si tiene ogni anno presso le Cave di Fantiano di Grottaglie, quest'anno terrà un'edizione speciale il 9 agosto a Brindisi, presso il capannone ex Montecatini, con il live dei Morcheeba, gruppo tra i padri fondatori del movimento Trip Hop tra la fine degli anni 90 e 2000. Il 10 agosto Drusilla Foer, dopo il grande successo di Sanremo e un tour sold out in tutt'Italia, sarà a Brindisi con 'Eleganzissima Friends & Orchestra'. Uno spettacolo di grande musica dal vivo, in cui Drusilla ripropone alcuni estratti dal suo recital di culto Eleganzissima, insieme a nuove canzoni, accompagnata sul palco da una Big Band Orchestra e con le incursioni a sorpresa di amici artisti. Dopo il grande successo del 2021, anche nel 2022 Brindisi punta sui grandi eventi, ospitando importanti artisti di fama nazionale e internazionale con l'obiettivo di attrarre turismo e promuovere la città. "Continuiamo a rendere Brindisi protagonista - dichiara il sindaco Riccardo Rossi - coniugando i grandi eventi con la valorizzazione di luoghi simbolo come il capannone ex Montecatini, grazie alla collaborazione con l'Autorità di sistema portuale Mam. Insieme a prestigiosi appuntamenti nazionali e internazionali promuoviamo la città, in uno spazio unico nel porto di Brindisi ideale per la musica dal vivo". I due eventi si svolgeranno nella splendida cornice del capannone ex Montecatini, riscoperto ed apprezzato dal grande pubblico grazie al grande successo della prima edizione di 'muSEAc - Musica vista mare', rassegna promossa dal Comune di Brindisi con il sostegno della Regione Puglia e in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale. "Brindisi è entrata nel circuito dei grandi eventi, il Cinzella Festival che sceglie la nostra città per la prima volta ne è un esempio e porterà una grande visibilità anche grazie alla collaborazione con Radio Rai 1 e Sky Arte. Sono tante, inoltre, le proposte che abbiamo ricevuto e che stiamo valutando compatibilmente con le risorse a disposizione", dichiara l'assessore a Turismo, Marketing territoriale e Creatività Emma Taveri. Per il concerto dei Morcheeba sono disponibili 3mila posti, per acquistare i biglietti: DICE : <https://link.dice.fm/j50e5063795a> VIVATICKET : <https://www.vivaticket.com/it/biglietto/morcheeba-per-cinzella-festival/179951> I biglietti per lo spettacolo di Drusilla Foer (circa 2mila) saranno disponibili da giovedì 28 aprile sul circuito Vivaticket.



INAUGURATO BELEOLICO, PRIMO IMPIANTO OFF SHORE NEL MEDITERRANEO, A FIRMA DI RENEXIA DEL GRUPPO TOTO

TARANTO - È stato inaugurato oggi a Taranto il primo parco eolico marino del Mediterraneo. Si tratta di Beleolico, nome dell' impianto che Renexia, società del abruzzese dell' imprenditore di Pescara Carlo Toto attiva nelle rinnovabili, ha realizzato al largo del molo polisettoriale tarantino. L' impianto, che comprende dieci pale per una capacità complessiva di 30 MW, assicurerà una produzione di oltre 58 mila MWh, pari al fabbisogno annuo di 60 mila persone. In termini ambientali vuol dire che, nell' arco dei 25 anni di vita prevista, consentirà un risparmio di circa 730 mila tonnellate di anidride carbonica. Per la distribuzione dell' energia sul territorio Renexia ha costruito una sottostazione per l' allaccio alla rete elettrica nazionale in località Torre Triolo, a pochi km dall' area **portuale**. L' investimento complessivo per la realizzazione di Beleolico è di 80 milioni di euro. Con il completamento di quest' opera l' Italia entra in una nuova era, un concreto primo passo per avviare la transizione energetica e calibrare così un energy mix che ponga al centro le fonti rinnovabili. Puntare a una crescente autonomia energetica che sia sostenibile, nel rispetto delle norme europee sulla decarbonizzazione, è un obiettivo prioritario che l' attuale situazione internazionale ha portato alla ribalta. Di questo si è discusso nel corso dell' evento di inaugurazione dell' impianto, presso l' area Yilport di Taranto, al quale hanno preso parte **autorità** nazionali e locali. E che ha previsto anche una tavola rotonda dal titolo 'Beleolico: Taranto riparte con energia. L' Italia scommette sulle rinnovabili', cui hanno partecipato, insieme con il Direttore Generale di Renexia, Riccardo Toto, il Presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano , il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio, Sergio Prete , il Presidente di Acciaierie d' Italia, Franco Bernabè, il Presidente Legambiente, Stefano Ciafani , il Presidente dell' Aiad, Guido Crosetto e il giornalista e divulgatore scientifico Alessandro Cecchi Paone . I diversi interventi hanno voluto ribadire la ferma volontà di incentivare l' installazione di impianti di energia rinnovabile che, oltre a garantire sicurezza e autonomia per il **sistema** Paese, rappresentano anche un' occasione per ridurre i livelli di inquinamento e creare occupazione. Proprio dal punto di vista occupazionale, Renexia, nell' arco dei 25 anni della concessione del parco, si è impegnata ad avviare una filiera industriale specializzata, e Taranto potrebbe diventare un punto di riferimento per un settore in forte crescita come quello dell' eolico offshore. Una tecnologia che rappresenta una concreta alternativa alle centrali clima alteranti, per la produzione di energia pulita, contribuendo così alla riduzione delle emissioni in atmosfera di Co2 nel rispetto delle direttive europee. Alla cerimonia inaugurale e al dibattito hanno contribuito anche alcuni esponenti del Governo. Il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, ha inviato un messaggio plaudendo all' iniziativa e sottolineandone

The screenshot shows the AbruzzoWeb website interface. At the top, there's a navigation bar with links to 'Regione Abruzzo', 'Chieti', 'L'Aquila', 'Pescara', and 'Teramo'. Below this is the 'AbruzzoWeb' logo with the tagline 'Tutte le notizie d'Abruzzo a portata di click'. A secondary navigation bar lists categories: 'Cronaca', 'Politica', 'Economia', 'Cultura', 'Sanità', 'Sport', and 'Video'. The main content area features the headline 'INAUGURATO BELEOLICO, PRIMO IMPIANTO OFF SHORE NEL MEDITERRANEO, A FIRMA DI RENEXIA DEL GRUPPO TOTO' with a sub-headline '21 Aprile 2022 11:17 REGIONE: ECONOMIA'. A large photo of the offshore wind farm is displayed. To the right, there's a 'I SERVIZI' section with several news snippets: 'ARAP: 25 OPERATORI AGRIFOOD ARABIA SALVATI IN ABRUZZO, ONLINE MANIFESTAZIONE INTERESSE IMPRESE', 'CINEMA, SALE ABRUZZO IN CRISI: FINI A SOLE DI INCASSI IN MENO RISPETTO PERIODO PRE-COVID*', 'NAVIGATORI, IN ABRUZZO 40 LAVORATORI A RISCHIO: "ANILA CONTRATTI IN MENO DI 3 ANNI, BEFFA 1° MAGGIO"', and 'DONAZIONE ORGANI, CENTRO TRAPIANTI GUARDIAFIRELE COMUNE PIU' GENEROSO'. Social media icons for WhatsApp, Facebook, Twitter, and Pinterest are visible below the photo. A small caption at the bottom of the photo reads: 'TARANTO - È stato inaugurato oggi a Taranto il primo parco eolico marino del Mediterraneo. Si tratta di Beleolico, nome dell' impianto che Renexia, società del abruzzese dell' imprenditore di Pescara Carlo Toto attiva nelle'.

Abruzzo Web

Taranto

L'importanza rispetto all'impegno che il nostro Paese sta approfondendo per ridurre la dipendenza dagli idrocarburi e in particolare da quelli provenienti dalla Russia: 'il processo di transizione ecologica rappresenta l'unica via in grado di garantire sostenibilità, resilienza e adattabilità del settore energetico, una dinamica che appare ancora più evidente a causa del conflitto in Ucraina', ha detto Di Maio. Il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, ha tenuto a dare risalto 'alle grandi opportunità di sviluppo che l'eolico marino può offrire al Paese', mentre il titolare del MIMS, Enrico Giovannini, dopo aver lodato l'iniziativa ha evidenziato come 'la trasformazione verso la sostenibilità passi anche attraverso la produzione di energia pulita'. 'Il completamento di quest'opera centra un duplice obiettivo, da una parte la soddisfazione per aver realizzato il primo impianto eolico marino in Italia e nel Mar Mediterraneo, dall'altra la consapevolezza che il nostro approccio, basato sulla condivisione, possa contribuire alla creazione di un nuovo protocollo che coniughi tecnologia e attenzione all'ambiente' - ha commentato l'imprenditore che ha realizzato Beleolico, Riccardo Toto, Direttore Generale di Renexia. Alla cerimonia odierna hanno anche presenziato le delegazioni diplomatiche di Paesi che rappresentano importanti partner industriali a livello internazionale. La realizzazione di Beleolico è stata infatti un momento di grande collaborazione internazionale. Erano presenti l'ambasciatore cinese in Italia Li Junhua, la consigliera economica Agnes Agterberg dell'ambasciata olandese, mentre la scorsa settimana ha voluto far visita al cantiere tarantino l'ambasciatore tedesco Viktor Elbling. A margine della cerimonia, conclusasi con la speciale benedizione dell'Arcivescovo di Taranto, Monsignor Filippo Santoro, è stato firmato un accordo tra l'**Autorità Portuale** e Renexia per la cessione di una parte dell'energia prodotta da Beleolico per consentire la totale elettrificazione del Porto di Taranto. Stiamo parlando della cessione di almeno il 10% dell'energia prodotta, per un quantitativo comunque non inferiore a 220 MWh annui. Sergio Prete e Riccardo Toto, dopo aver siglato l'intesa, hanno sottolineato come elettrificare il Porto significhi una riduzione molto elevata dell'inquinamento, se si considera che ogni nave che entra in Porto e non spegne i motori produce un inquinamento su base giornaliera pari a quello di 10 mila vetture. Fichtner, advisor indipendente leader europeo con all'attivo oltre 90 progetti wind off-shore per oltre 23 GW, ha operato come Lender's Engineer del progetto a supporto del project financing.

IL PRIMO PARCO EOLICO MARINO DEL MEDITERRANEO: RENEXIA PRESENTA "BELEOLICO" A TARANTO

TARANTO - Un concreto primo passo per avviare la transizione energetica e calibrare così un energy mix che ponga al centro le fonti rinnovabili: è l'ambizioso obiettivo di Beleolico, il primo parco eolico marino dell'Italia e del Mediterraneo realizzato da Renexia, società dell'imprenditore abruzzese Carlo Toto, inaugurato questa mattina a Taranto. L'impianto comprende dieci pale (otto delle quali già installate) per una capacità complessiva di 30 MW e assicurerà una produzione annua di oltre 58 mila MWh, pari al fabbisogno di 60 mila persone. In termini ambientali questo vuol dire che, nell'arco dei 25 anni della concessione del parco, consentirà un risparmio di circa 730 mila tonnellate di anidride carbonica. L'investimento complessivo è di 82 milioni di euro. Prima della cerimonia di inaugurazione, un gruppo di attivisti di Legambiente ha esposto uno striscione con la scritta "Scusate il ritardo" per evidenziare come ci siano voluti 13 anni per sbloccare il progetto e 14 in tutto per realizzare l'opera, i cui lavori sono iniziati a settembre del 2021. Il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, ha inviato un messaggio plaudendo all'iniziativa e rimarcandone l'importanza rispetto all'impegno che l'Italia sta

profondendo per ridurre la dipendenza dagli idrocarburi e in particolare da quelli provenienti dalla Russia. "Il processo di transizione ecologica - ha osservato Di Maio - rappresenta l'unica via in grado di garantire sostenibilità, resilienza e adattabilità del settore energetico, una dinamica che appare ancora più evidente a causa del conflitto in Ucraina". Sono stati diffusi anche i videomessaggi del ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, che ha messo in risalto "le grandi opportunità di sviluppo che l'eolico marino può offrire al Paese", e del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Enrico Giovannini, secondo il quale "la trasformazione verso la sostenibilità passa anche attraverso la produzione di energia pulita. Naturalmente occorre un bilanciamento dei diversi interessi, tra tutela del paesaggio e tutela degli ecosistemi e dell'ambiente". Secondo Riccardo Toto, direttore generale di Renexia, "Taranto potrebbe diventare un punto di riferimento per un settore in forte crescita come quello dell'eolico offshore. Una tecnologia che rappresenta una concreta alternativa alle centrali climalteranti, per la produzione di energia pulita, contribuendo così alla riduzione delle emissioni in atmosfera di CO₂ nel rispetto delle direttive europee". A margine della cerimonia, è stato firmato un accordo tra l'**Autorità Portuale** e Renexia per la cessione di una parte dell'energia prodotta da Beleolico, almeno il 10% per un quantitativo comunque non inferiore a 220 MWh annui, per consentire la totale elettrificazione del porto di Taranto. In collegamento video Franco Bernabè, presidente del consiglio di amministrazione di Acciaierie d'Italia, ha sottolineato che "questo è un buon giorno per Taranto, è un giorno che indica che siamo sulla strada giusta per ricostituire a Taranto un polo di eccellenza non solo nella siderurgia



Abruzzo Web

Taranto

ma soprattutto nella transizione energetica". Bernabè ha ribadito la volontà di fare di Taranto "un polo dell' idrogeno" e ha annunciato che Acciaierie ha "tantissime altre iniziative che si stanno sviluppando per l' utilizzo di materiali innovativi per la produzione di gas di sintesi che servirà per la decarbonizzazione dello stabilimento".

Rinnovabili, Taranto spiana la strada: al via il primo parco eolico offshore

L'impianto per una capacità complessiva di 30Mw assicurerà una produzione di oltre 58mila MWh: pari al fabbisogno annuo di 60mila persone

Rinnovabili, un accordo con l'Autorità portuale del Mar Ionio, **porto di Taranto**, regolerà la fornitura pari a 330 megawatt annui. L'Italia si tinge di green: il **porto di Taranto** si approvvigionerà di energia da fonte rinnovabile dal primo parco eolico off shore del Mediterraneo che oggi ha avviato la sua attività in Mar Grande. E' quanto emerso nella cerimonia inaugurale dell'infrastruttura energetica che fa capo alla società Renexia. Uno specifico accordo con l'Autorità portuale del Mar Ionio, **porto di Taranto**, regolerà la fornitura pari a 330 megawatt annui, il 10 per cento dell'energia prodotta dal parco offshore.

"Ci auguriamo - ha dichiarato Riccardo Toto, direttore generale Renexia - di poter replicare anche con altre realtà l'accordo col **porto di Taranto**". Bealeolico, ha dichiarato oggi Renexia, rappresenta la realizzazione del primo parco eolico marino d'Italia e dell'intero Mediterraneo. L'impianto, per una capacità complessiva di 30 Mw, assicurerà una produzione di oltre 58 mila MWh, pari al fabbisogno annuo di 60 mila persone. In termini ambientali vuol dire che, nell'arco dei 25 anni di vita prevista per l'infrastruttura energetica, consentirà un risparmio di circa 730mila tonnellate di Co2. Per la distribuzione dell'energia sul territorio, Renexia ha costruito una sottostazione per l'allaccio alla rete elettrica nazionale. L'investimento è stato di circa 80 milioni. "L'eolico offshore - hanno spiegato i vertici di Renexia - rappresenta una tecnologia innovativa che rispetta l'ambiente perché non consuma suolo ma punta a sfruttare la maggiore forza del vento che il posizionamento in mare garantisce, rispetto a un impianto di terra. Anche le principali associazioni ambientaliste sono favorevoli a questa tipologia di impianti. Si tratta quindi di una vera alternativa alle centrali clima alteranti, per la produzione di energia pulita e contribuire così alla riduzione delle emissioni in atmosfera di Co2 nel rispetto delle direttive dall'Europa". Nel periodo di durata della concessione di Bealeolico, pari a 25 anni, Renexia si impegnerà per creare una filiera industriale intorno al parco, per valorizzare le risorse imprenditoriali e professionali già presenti nell'area e far nascere una filiera italiana specializzata nella realizzazione e gestione di parchi eolici offshore. **CLICCA QUI PER GUARDARE IL VIDEO DELL'INAUGURAZIONE** "In questo modo **Taranto** si candida a diventare un punto di riferimento di questo settore in forte espansione" ha evidenziato Renexia. Le operazioni di cantiere sono iniziate nell'agosto 2021 con l'arrivo a **Taranto** dei monopali di fondazione di acciaio, la base delle turbine. Poi, da febbraio scorso, sono state installate le torri (anch'esse in acciaio), suddivise in 4 segmenti, alla cui estremità, a 89 metri di altezza sul livello del mare, è stato poi posato



Affari Italiani

Taranto

il cosiddetto hub. Renexia ha dichiarato che "il completamento del parco rappresenta un primo passo del nostro Paese in un ambizioso percorso di transizione energetica verso gli sfidanti obiettivi del nuovo Piano Nazionale Energetico (Pniec) che prevedono per l' Italia 114 Gw di energia da fonti rinnovabili al 2030". Leggi anche: Il Pd conferma l' alleanza con i 5S. E rilancia: tornare al proporzionale Centrodestra, "Nordio premier. Meloni agli Esteri, Salvini all' Interno, io.." Francia, Macron vince il duello, vola verso il bis. Ha travolto l' avversaria Ucraina: Putin annulla ordine assalto acciaieria Azovstal di Mariupol Sostegno finanziario Ue a Zelensky. Fondo per la ricostruzione dell' Ucraina Shanghai, il lockdown ferma il **porto**: rischio disastro commerciale mondiale Il Papa riceve Orban per la prima volta, sullo sfondo la guerra. VIDEO Emergenza Ucraina, stanziati 500mila da Banca Mediolanum Gridspertise-Hera, al via intesa per le smart grid del futuro Aeroporti di Roma, nasce Patto per la decarbonizzazione del trasporto aereo Iscriviti alla newsletter Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

Energia: da Beleolico 220 MWh annui ad Autorità portuale Taranto

Per consentire la totale elettrificazione del porto

(ANSA) - **TARANTO**, 21 APR - A margine della cerimonia di inaugurazione del parco eolico offshore a **Taranto**, è stato firmato un accordo tra l' Autorità Portuale e Renexia per la cessione di una parte dell' energia prodotta da Beleolico per consentire la totale elettrificazione del **porto** di **Taranto**. Si tratta della cessione di almeno il 10% dell' energia prodotta, per un quantitativo comunque non inferiore a 220 MWh annui. Il presidente dell' Authority Sergio Prete e il direttore generale di Renexia Riccardo Toto, dopo aver siglato l' intesa, hanno sottolineato come "elettrificare il **porto** significhi una riduzione molto elevata dell' inquinamento, se si considera che ogni nave che entra in **porto** e non spegne i motori produce un inquinamento su base giornaliera pari a quello di 10 mila vetture". (ANSA).



Energia: inaugurato Beleolico, parco eolico offshore a Taranto

In 25 anni consentirà risparmio 730mila tonnellate CO2

(ANSA) - TARANTO, 21 APR - È stato inaugurato oggi a Taranto il primo parco eolico marino del Mediterraneo. Si tratta di Beleolico, nome dell'impianto che Renexia, società del Gruppo Toto attiva nelle rinnovabili, ha realizzato al largo del molo polisetoriale tarantino. L'impianto, che comprende dieci pale per una capacità complessiva di 30 MW, assicurerà una produzione di oltre 58mila MWh, pari al fabbisogno annuo di 60mila persone. In termini ambientali vuol dire che, nell'arco dei 25 anni di vita prevista, consentirà un risparmio di circa 730mila tonnellate di anidride carbonica. Per la distribuzione dell'energia sul territorio Renexia ha costruito una sottostazione per l'allaccio alla rete elettrica nazionale in località Torre Triolo, a pochi chilometri dall'area portuale. L'investimento complessivo per la realizzazione di Beleolico è di 80 milioni. Oggi si è svolta anche una tavola rotonda dal titolo 'Beleolico: Taranto riparte con energia. L'Italia scommette sulle rinnovabili', cui hanno partecipato, insieme con il direttore generale di Renexia, Riccardo Toto, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Ionio**, **Sergio Prete**, il presidente di Legambiente, Stefano Ciafani, il presidente dell'Aiad, Guido Crosetto e il giornalista e divulgatore scientifico Alessandro Cecchi Paone. In collegamento video il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, e il presidente di Acciaierie d'Italia, Franco Bernabè. Hanno inviato messaggi, anche video, i ministri Di Maio, Giorgetti e Giovannini. "Il completamento di quest'opera - ha commentato l'imprenditore che ha realizzato Beleolico, Riccardo Toto, direttore generale di Renexia - centra un duplice obiettivo, da una parte la soddisfazione per aver realizzato il primo impianto eolico marino in Italia e nel **Mar Mediterraneo**, dall'altra la consapevolezza che il nostro approccio, basato sulla condivisione, possa contribuire alla creazione di un nuovo protocollo che coniughi tecnologia e attenzione all'ambiente". Al termine del convegno il simbolico taglio del nastro e la benedizione dell'arcivescovo di Taranto, Filippo Santoro. (ANSA).



Inaugurato a Taranto il primo impianto eolico del Mediterraneo

L'ha realizzato Renexia con un investimento di 80 milioni

Roma, 21 apr. (askanews) - È stato inaugurato oggi a **Taranto** il primo parco eolico marino del Mediterraneo. Si tratta di Beleolico, nome dell'impianto che Renexia, società del Gruppo Toto attiva nelle rinnovabili, ha realizzato al largo del molo polisettoriale tarantino. L'impianto, che comprende dieci pale per una capacità complessiva di 30 MW, assicurerà una produzione di oltre 58 mila MWh, pari al fabbisogno annuo di 60 mila persone. In termini ambientali, si legge in una nota, vuol dire che, nell'arco dei 25 anni di vita prevista, consentirà un risparmio di circa 730 mila tonnellate di anidride carbonica. Per la distribuzione dell'energia sul territorio Renexia ha costruito una sottostazione per l'allaccio alla rete elettrica nazionale in località Torre Triolo, a pochi km dall'area portuale. L'investimento complessivo per la realizzazione di Beleolico è di 80 milioni di euro. Con il completamento di quest'opera l'Italia entra in una nuova era, un concreto primo passo per avviare la transizione energetica e calibrare così un energy mix che ponga al centro le fonti rinnovabili. Puntare a una crescente autonomia energetica che sia sostenibile, nel rispetto delle norme europee sulla decarbonizzazione, è un obiettivo prioritario che l'attuale situazione internazionale ha portato alla ribalta. Di questo si è discusso nel corso dell'evento di inaugurazione dell'impianto, presso l'area Yilport di **Taranto**, al quale hanno preso parte autorità nazionali e locali. E che ha previsto anche una tavola rotonda dal titolo "Beleolico: **Taranto** riparte con energia. L'Italia scommette sulle rinnovabili", cui hanno partecipato, insieme con il Direttore Generale di Renexia, Riccardo Toto, il Presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, il Presidente di Acciaierie d'Italia, Franco Bernabè, il Presidente Legambiente, Stefano Ciafani, il Presidente dell'Adi, Guido Crosetto e il giornalista e divulgatore scientifico Alessandro Cecchi Paone. I diversi interventi hanno voluto ribadire la ferma volontà di incentivare l'installazione di impianti di energia rinnovabile che, oltre a garantire sicurezza e autonomia per il sistema Paese, rappresentano anche un'occasione per ridurre i livelli di inquinamento e creare occupazione. Proprio dal punto di vista occupazionale, Renexia, nell'arco dei 25 anni della concessione del parco, si è impegnata ad avviare una filiera industriale specializzata, e **Taranto** potrebbe diventare un punto di riferimento per un settore in forte crescita come quello dell'eolico offshore. Una tecnologia che rappresenta una concreta alternativa alle centrali clima alteranti, per la produzione di energia pulita, contribuendo così alla riduzione delle emissioni in atmosfera di Co2 nel rispetto delle direttive europee. Alla cerimonia inaugurale e al dibattito hanno contribuito anche alcuni esponenti del Governo. Il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, ha inviato un messaggio plaudendo all'iniziativa e sottolineandone l'importanza rispetto



all' impegno che il nostro Paese sta approfondendo per ridurre la dipendenza dagli idrocarburi e in particolare da quelli provenienti dalla Russia: "il processo di transizione ecologica rappresenta l' unica via in grado di garantire sostenibilità, resilienza e adattabilità del settore energetico, una dinamica che appare ancora più evidente a causa del conflitto in Ucraina", ha detto Di Maio. Il ministro dello Sviluppo Economico, Giancarlo Giorgetti, ha tenuto a dare risalto "alle grandi opportunità di sviluppo che l' eolico marino può offrire al Paese", mentre il titolare del MIMS, Enrico Giovannini, dopo aver lodato l' iniziativa ha evidenziato come "la trasformazione verso la sostenibilità passi anche attraverso la produzione di energia pulita". "Il completamento di quest' opera centra un duplice obiettivo, da una parte la soddisfazione per aver realizzato il primo impianto eolico marino in Italia e nel Mar Mediterraneo, dall' altra la consapevolezza che il nostro approccio, basato sulla condivisione, possa contribuire alla creazione di un nuovo protocollo che coniughi tecnologia e attenzione all' ambiente" - ha commentato l' imprenditore che ha realizzato Beleolico, Riccardo Toto, Direttore Generale di Renexia. Alla cerimonia odierna hanno anche presenziato le delegazioni diplomatiche di Paesi che rappresentano importanti partner industriali a livello internazionale. La realizzazione di Beleolico è stata infatti un momento di grande collaborazione internazionale. Erano presenti l' ambasciatore cinese in Italia Li Junhua, la consigliera economica Agnes Agterberg dell' ambasciata olandese, mentre la scorsa settimana ha voluto far visita al cantiere tarantino l' ambasciatore tedesco Viktor Elbling. A margine della cerimonia, conclusasi con la speciale benedizione dell' Arcivescovo di Taranto, Monsignor Filippo Santoro, è stato firmato un accordo tra l' Autorità Portuale e Renexia per la cessione di una parte dell' energia prodotta da Beleolico per consentire la totale elettrificazione del Porto di Taranto. Stiamo parlando della cessione di almeno il 10% dell' energia prodotta, per un quantitativo comunque non inferiore a 220 MWh annui. Sergio Prete e Riccardo Toto, dopo aver siglato l' intesa, hanno sottolineato come elettrificare il Porto significhi una riduzione molto elevata dell' inquinamento, se si considera che ogni nave che entra in Porto e non spegne i motori produce un inquinamento su base giornaliera pari a quello di 10 mila vetture. Fichtner, advisor indipendente leader europeo con all' attivo oltre 90 progetti wind off-shore per oltre 23 GW, ha operato come Lender' s Engineer del progetto a supporto del project financing.

Porti: Consiglio Stato accoglie ricorso Autorità Gioia Tauro

"Dichiarato fondato appello annullamento revoca concessione"

(ANSA) - **GIOIA TAURO**, 21 APR - "La posizione dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata corretta e vincente. Lo ha deciso il Consiglio di Stato che si è definitivamente espresso a favore dell' Ente, guidato da Andrea Agostinelli, nel ricorso contro l' azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht". E' quanto si afferma in una nota dell' Autorità gioiese. "Si chiude positivamente - è detto nella nota - l' annosa vicenda giudiziaria che ha visto l' Ente dover ricorrere in Appello per impugnare la sentenza del Tar di Reggio Calabria che aveva annullato la revoca della concessione lungo la banchina di ponente nel **porto di Gioia Tauro**, disposta dall' Autorità di Sistema portuale. Con sentenza n. 2948/2022, pubblicata il 19 aprile 2022. Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), 'definitivamente pronunciando sull' appello, lo accoglie e per l' effetto, in parziale riforma della sentenza impugnata, respinge, relativamente ai motivi aggiunti, il ricorso di primo grado". Nello specifico, con ricorso presso il Tar, Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l., nella qualità di titolare di due concessioni demaniali marittime all' interno del bacino portuale di **Gioia Tauro**, impugnava

il decreto dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio del 12 settembre 2019 con il quale era stata dichiarata la decadenza del complessivo rapporto concessorio, in ragione ed in conseguenza della postulate responsabilità emerse in relazione all' incidente verificatosi all' interno dell' area portuale il giorno 21 giugno 2019, nel quale aveva perso la vita Agostino Filandro, rovinosamente investito dal crollo del braccio di una gru mentre era intento all' effettuazione di operazioni non autorizzate di alaggio di natante. Contro questa decisione si sono costituiti di fronte al Consiglio di Stato sia l' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che, concordemente, ne hanno lamentato la complessiva erroneità ed ingiustizia, auspicandone l' integrale riforma, con conseguente reiezione del gravame di prime cure. Nell' accogliere totalmente la posizione dei due Enti, il Consiglio di Stato ha dichiarato l' appello fondato". "Alla base di tutto - ha dichiarato il presidente dell' Autorità Andrea Agostinelli - rimane il dolore per il decesso del signor Agostino Filandro. Un evento tragico che ancora ci addolora ma che è stato strumentalizzato per addossare responsabilità amministrative e penali all' Ente. Al di là dei risvolti giudiziari, non si può non evidenziare il dolore per la sua scomparsa". (ANSA).



Consiglio di Stato: ADSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio vince contro Zito Evoluzioni Navali Yacht

(FERPRESS) Gioia Tauro, 21 APR La posizione dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata corretta e vincente. Lo ha deciso il Consiglio di Stato che si è definitivamente espresso a favore dell'Ente, guidato da Andrea Agostinelli, nel ricorso contro l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht. Si chiude positivamente l'annosa vicenda giudiziaria che ha visto l'Ente dover ricorrere in Appello per impugnare la sentenza del Tar di Reggio Calabria che aveva annullato la revoca della concessione lungo la banchina di ponente nel porto di Gioia Tauro, disposta dall'Autorità di Sistema portuale. Con sentenza n° 2948/2022, pubblicata il 19/04/2022, il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando sull'appello, lo accoglie e per l'effetto, in parziale riforma della sentenza impugnata, respinge, relativamente ai motivi aggiunti, il ricorso di primo grado. Nello specifico, con ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria sezione Reggio Calabria Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l., nella qualità di titolare di due concessioni demaniali marittime all'interno del bacino portuale di Gioia Tauro, impugnava il decreto dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio n. 102/2019 del 12 settembre 2019 con il quale era stata dichiarata la decadenza del complessivo rapporto concessorio, in ragione ed in conseguenza della postulata responsabilità emerse in relazione all'incidente verificatosi all'interno dell'area portuale il giorno 21 giugno 2019, nel quale aveva perso la vita Agostino Filandro, rovinosamente investito dal crollo del braccio di una gru mentre era intento all'effettuazione di operazioni non autorizzate di alaggio di natante. Contro questa decisione si sono costituiti di fronte al Consiglio di Stato sia l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che, concordemente, ne hanno lamentato la complessiva erroneità ed ingiustizia, auspicandone l'integrale riforma, con conseguente reiezione del gravame di prime cure. Nell'accogliere totalmente la posizione dei due Enti, il Consiglio di Stato ha dichiarato l'appello fondato. Ne ha accolto le motivazioni dell'Autorità di Sistema portuale di Mari Tirreno Meridionale e Ionio in quanto, in punto di fatto, il provvedimento di revoca della concessione risulta adottato all'esito della contestata "inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti a norma di legge o regolamenti", ai sensi dell'art. 47, comma 1 lett. f) del codice della navigazione. In particolare, alla società appellata sono state specificamente contestate: a) la violazione dell'ordinanza n. 37/2007 dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, in materia di disciplina degli accessi in ambito portuale; b) la violazione degli obblighi di vigilanza e custodia dei beni demaniali marittimi condotti in regime concessorio; c) la violazione degli obblighi inerenti il corretto esercizio della concessione; d) la violazione della normativa in materia di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro (ex d.l. 10/2008 e N. 08355/2020 REG.REG. 272/99).

Definitivamente chiusa la vicenda, il Supremo Giudice condanna l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht alla refusione delle spese di lite in favore delle appellanti ed ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

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

Consiglio di Stato: ADSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio vince contro Zito Evoluzioni Navali Yacht

Author : giulia.riva

Date : 21 Aprile 2022

(FERPRESS) – Gioia Tauro, 21 APR – La posizione dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata corretta e vincente. Lo ha deciso il Consiglio di Stato che si è definitivamente espresso a favore dell'Ente, guidato da Andrea Agostinelli, nel ricorso contro l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht.

Si chiude positivamente l'annosa vicenda giudiziaria che ha visto l'Ente dover ricorrere in Appello per impugnare la sentenza del Tar di Reggio Calabria che aveva annullato la revoca della concessione lungo la banchina di ponente nel porto di Gioia Tauro, disposta dall'Autorità di Sistema portuale.

Con sentenza n° 2948/2022, pubblicata il 19/04/2022, il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando sull'appello, lo accoglie e per l'effetto, in parziale riforma della sentenza impugnata, respinge, relativamente ai motivi aggiunti, il ricorso di primo grado.

Nello specifico, con ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria – sezione Reggio Calabria – Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l., nella qualità di titolare di due concessioni demaniali marittime all'interno del bacino portuale di Gioia Tauro, impugnava il decreto dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio n. 102/2019 del 12 settembre 2019 con il quale era stata dichiarata la decadenza del complessivo rapporto concessorio, in ragione ed in conseguenza della postulata responsabilità emerse in relazione all'incidente verificatosi all'interno dell'area portuale il giorno 21 giugno 2019, nel quale aveva perso la vita Agostino Filandro, rovinosamente investito dal crollo del braccio di una gru mentre era intento all'effettuazione di operazioni non autorizzate di alaggio di natante.

Contro questa decisione si sono costituiti di fronte al Consiglio di Stato sia l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che, concordemente, ne hanno lamentato la complessiva erroneità ed ingiustizia, auspicandone l'integrale riforma, con conseguente reiezione del gravame di prime cure.

Nell'accogliere totalmente la posizione dei due Enti, il Consiglio di Stato ha dichiarato l'appello fondato. Ne ha accolto le motivazioni dell'Autorità di Sistema portuale di Mari Tirreno Meridionale e Ionio in quanto, in punto di fatto, il provvedimento di revoca della concessione risulta adottato all'esito della contestata "inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti a norma di legge o regolamenti", ai sensi dell'art. 47, comma 1 lett. f) del codice della navigazione. In particolare, alla società appellata sono state specificamente contestate: a) la violazione dell'ordinanza n. 37/2007 dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, in materia di disciplina degli accessi in ambito portuale; b) la violazione degli obblighi di vigilanza e custodia dei beni demaniali marittimi condotti in regime concessorio; c) la violazione degli obblighi inerenti il corretto esercizio della concessione; d) la violazione della normativa in materia di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro (ex d.l. 10/2008 e N. 08355/2020 REG.REG. 272/99).

Definitivamente chiusa la vicenda, il Supremo Giudice condanna l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht alla refusione delle spese di lite in favore delle appellanti ed ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

1/2

FerPress

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro (ex dd. Ilggss. nn. 81/2008 e N. 08355/2020 REG.RIC. 272/99). Definitivamente chiusa la vicenda, il Supremo Giudice condanna l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht alla refusione delle spese di lite in favore delle appellanti ed ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa. !Alla base di tutto ha concluso il presidente Andrea Agostinelli rimane il dolore per il decesso del sig. Agostino Filandro. Un evento tragico che ancora ci addolora ma che è stato strumentalizzato per addossare responsabilità amministrative e penali all'Ente rispetto alla scomparsa di Filandro. Al di là dei risvolti giudiziari, non si può non evidenziare il dolore per la sua scomparsa.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

CONSIGLIO DI STATO: ADSP MTMI VINCE CONTRO ZITO EVOLUZIONI NAVALI YACHT

GIOIA TAURO- La posizione dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata corretta e vincente. Lo ha deciso il Consiglio di Stato che si è definitivamente espresso a favore dell' Ente, guidato da Andrea Agostinelli, nel ricorso contro l' azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht. Si chiude positivamente l' annosa vicenda giudiziaria che ha visto l' Ente dover ricorrere in Appello per impugnare la sentenza del Tar di Reggio Calabria che aveva annullato la revoca della concessione lungo la banchina di ponente nel porto di Gioia Tauro, disposta dall' Autorità di Sistema portuale. Con sentenza n° 2948/2022, pubblicata il 19/04/2022, il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), 'definitivamente pronunciando sull' appello, lo accoglie e per l' effetto, in parziale riforma della sentenza impugnata, respinge, relativamente ai motivi aggiunti, il ricorso di primo grado'. Nello specifico, con ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria - sezione Reggio Calabria - Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l., nella qualità di titolare di due concessioni demaniali marittime all' interno del bacino portuale di Gioia Tauro, impugnava il decreto dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio n. 102/2019 del 12 settembre 2019 con il quale era stata dichiarata la decadenza del complessivo rapporto concessorio, in ragione ed in conseguenza della postulate responsabilità emerse in relazione all' incidente verificatosi all' interno dell' area portuale il giorno 21 giugno 2019, nel quale aveva perso la vita Agostino Filandro, rovinosamente investito dal crollo del braccio di una gru mentre era intento all' effettuazione di operazioni non autorizzate di alaggio di natante. Contro questa decisione si sono costituiti di fronte al Consiglio di Stato sia l' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che, concordemente, ne hanno lamentato la complessiva erroneità ed ingiustizia, auspicandone l' integrale riforma, con conseguente rielezionamento del gravame di prime cure. Nell' accogliere totalmente la posizione dei due Enti, il Consiglio di Stato ha dichiarato l' appello fondato. Ne ha accolto le motivazioni dell' Autorità di Sistema portuale di Mari Tirreno Meridionale e Ionio in quanto, in punto di fatto, il provvedimento di revoca della concessione risulta adottato all' esito della contestata 'inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti a norma di legge o regolamenti', ai sensi dell' art. 47, comma 1 lett. f) del codice della navigazione. In particolare, alla società appellata sono state specificamente contestate: a) la violazione dell' ordinanza n. 37/2007 dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, in materia di disciplina degli accessi in ambito portuale; b) la violazione degli obblighi di vigilanza e custodia dei beni demaniali marittimi condotti in regime concessorio; c) la violazione degli obblighi inerenti il corretto esercizio



Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

della concessione; d) la violazione della normativa in materia di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro (ex dd. lggss. nn. 81/2008 e N. 08355/2020 REG.RIC. 272/99). Definitivamente chiusa la vicenda, il Supremo Giudice condanna l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht alla refusione delle spese di lite in favore delle appellanti ed ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa. "Alla base di tutto - ha concluso il presidente Andrea Agostinelli - rimane il dolore per il decesso del sig. Agostino Filandro. Un evento tragico che ancora ci addolora ma che è stato strumentalizzato per addossare responsabilità amministrative e penali all'Ente rispetto alla scomparsa di Filandro. Al di là dei risvolti giudiziari, non si può non evidenziare il dolore per la sua scomparsa".

Il Consiglio di Stato accoglie il ricorso dell' ente portuale di Gioia Tauro contro Zito Evoluzioni Navali Yacht

L' AdSP aveva dichiarato decaduto il rapporto concessorio con l' azienda

Il Consiglio di Stato che si è definitivamente espresso a favore dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio nel ricorso contro l' azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht, titolare di due concessioni demaniali marittime all' interno del bacino portuale di Gioia Tauro. Con ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria la Zito Evoluzioni Navali Yacht aveva impugnato il decreto dell' AdSP del 12 settembre 2019 con il quale era stata dichiarata la decadenza del complessivo rapporto concessorio in conseguenza dell' incidente verificatosi all' interno dell' area portuale il 21 giugno 2019 nel quale aveva perso la vita Agostino Filandro, rovinosamente investito dal crollo del braccio di una gru mentre era intento all' effettuazione di operazioni non autorizzate di alaggio di un natante. Contro la sentenza del Tar, che aveva annullato la revoca della concessione, sia l' ente portuale che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili si erano costituiti di fronte al Consiglio di Stato che, nell' accogliere totalmente la posizione dei due enti con la sentenza n. 2948/2022 , ha dichiarato l' appello fondato accogliendo le motivazioni dell' AdSP in quanto il provvedimento di revoca della concessione risulta adottato all' esito della contestata "inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti a norma di legge o regolamenti", ai sensi dell' art. 47, comma 1 lett. f) del codice della navigazione. «Alla base di tutto - ha commentato il presidente dell' AdSP, **Andrea Agostinelli** - rimane il dolore per il decesso del signor Agostino Filandro. Un evento tragico che ancora ci addolora ma che è stato strumentalizzato per addossare responsabilità amministrative e penali all' ente rispetto alla scomparsa di Filandro. Al di là dei risvolti giudiziari, non si può non evidenziare il dolore per la sua scomparsa».



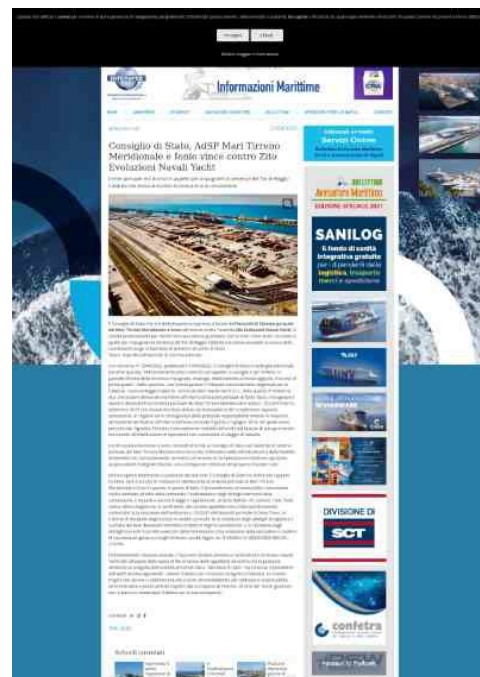
Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Consiglio di Stato, AdSP Mari Tirreno Meridionale e Ionio vince contro Zito Evoluzioni Navali Yacht

L'ente portuale era ricorso in appello per impugnare la sentenza del Tar di Reggio Calabria che aveva annullato la revoca di una concessione

Il Consiglio di Stato che si è definitivamente espresso a favore dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio nel ricorso contro l' azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht . Si chiude positivamente per l' AdSP l' annosa vicenda giudiziaria che ha visto l' ente dover ricorrere in appello per impugnare la sentenza del Tar di Reggio Calabria che aveva annullato la revoca della concessione lungo la banchina di ponente nel porto di Gioia Tauro, disposta dall' Autorità di Sistema portuale. Con sentenza n° 2948/2022, pubblicata il 19/04/2022, il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), "definitivamente pronunciando sull' appello, lo accoglie e per l' effetto, in parziale riforma della sentenza impugnata, respinge, relativamente ai motivi aggiunti, il ricorso di primo grado". Nello specifico, con ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria - sezione Reggio Calabria - Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l., nella qualità di titolare di due concessioni demaniali marittime all' interno del bacino portuale di Gioia Tauro, impugnava il decreto dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio n. 102/2019 del 12 settembre 2019 con il quale era stata dichiarata la decadenza del complessivo rapporto concessorio, in ragione ed in conseguenza della postulate responsabilità emerse in relazione all' incidente verificatosi all' interno dell' area portuale il giorno 21 giugno 2019, nel quale aveva perso la vita Agostino Filandro, rovinosamente investito dal crollo del braccio di una gru mentre era intento all' effettuazione di operazioni non autorizzate di alaggio di natante. Contro questa decisione si sono costituiti di fronte al Consiglio di Stato sia l' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che, concordemente, ne hanno lamentato la complessiva erroneità ed ingiustizia, auspicandone l' integrale riforma, con conseguente reiezione del gravame di prime cure. Nell' accogliere totalmente la posizione dei due enti, il Consiglio di Stato ha dichiarato l' appello fondato. Ne ha accolto le motivazioni dell' Autorità di Sistema portuale di Mari Tirreno Meridionale e Ionio in quanto, in punto di fatto, il provvedimento di revoca della concessione risulta adottato all' esito della contestata "inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti a norma di legge o regolamenti", ai sensi dell' art. 47, comma 1 lett. f) del codice della navigazione. In particolare, alla società appellata sono state specificamente contestate: a) la violazione dell' ordinanza n. 37/2007 dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, in materia di disciplina degli accessi in ambito portuale; b) la violazione degli obblighi di vigilanza e custodia dei beni demaniali marittimi condotti in regime concessorio; c) la violazione degli obblighi inerenti il corretto esercizio



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

della concessione; d) la violazione della normativa in materia di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro (ex dd. lggss. nn. 81/2008 e N. 08355/2020 REG.RIC. 272/99). Definitivamente chiusa la vicenda, il Supremo Giudice condanna l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht alla refusione delle spese di lite in favore delle appellanti ed ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa. "Alla base di tutto - ha concluso il presidente dell'AdSP Andrea Agostinelli - rimane il dolore per il decesso di Agostino Filandro. Un evento tragico che ancora ci addolora ma che è stato strumentalizzato per addossare responsabilità amministrative e penali all'Ente rispetto alla scomparsa di Filandro. Al di là dei risvolti giudiziari, non si può non evidenziare il dolore per la sua scomparsa".

Gioia Tauro: AdSp vince ricorso contro Zito

Il Consiglio di Stato chiude l'annosa vicenda

Redazione

GIOIA TAURO Il Consiglio di Stato che si è definitivamente espresso a favore dell'Ente, guidato da Andrea Agostinelli, nel ricorso contro l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht. La posizione dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata corretta e vincente. Si chiude positivamente l'annosa vicenda giudiziaria che ha visto l'Ente dover ricorrere in Appello per impugnare la sentenza del Tar di Reggio Calabria che aveva annullato la revoca della concessione lungo la banchina di ponente nel porto di Gioia Tauro, disposta dall'Autorità di Sistema portuale. Con sentenza n° 2948/2022, pubblicata il 19/04/2022, il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), definitivamente pronunciando sull'appello, lo accoglie e per l'effetto, in parziale riforma della sentenza impugnata, respinge, relativamente ai motivi aggiunti, il ricorso di primo grado. Nello specifico, con ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria sezione Reggio Calabria Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l., nella qualità di titolare di due concessioni demaniali marittime all'interno del bacino portuale di Gioia Tauro, impugnava il decreto dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio n. 102/2019 del 12 settembre 2019 con il quale era stata dichiarata la decadenza del complessivo rapporto concessorio, in ragione ed in conseguenza della postulate responsabilità emerse in relazione all'incidente verificatosi all'interno dell'area portuale il giorno 21 giugno 2019, nel quale aveva perso la vita Agostino Filandro, rovinosamente investito dal crollo del braccio di una gru mentre era intento all'effettuazione di operazioni non autorizzate di alaggio di natante. Contro questa decisione si sono costituiti di fronte al Consiglio di Stato sia l'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che, concordemente, ne hanno lamentato la complessiva erroneità ed ingiustizia, auspicandone l'integrale riforma, con conseguente reiezione del gravame di prime cure. Nell'accogliere totalmente la posizione dei due Enti, il Consiglio di Stato ha dichiarato l'appello fondato. Ne ha accolto le motivazioni dell'Autorità di Sistema portuale di Mari Tirreno Meridionale e Ionio in quanto, in punto di fatto, il provvedimento di revoca della concessione risulta adottato all'esito della contestata inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti a norma di legge o regolamenti, ai sensi dell'art. 47, comma 1 lett. f) del codice della navigazione. In particolare, alla società appellata sono state specificamente contestate: a) la violazione dell'ordinanza n. 37/2007 dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, in materia di disciplina degli accessi in ambito portuale; b) la violazione degli obblighi di vigilanza e custodia dei beni demaniali marittimi condotti in regime concessorio; c) la violazione degli obblighi inerenti il corretto esercizio della concessione; d) la violazione della normativa in materia di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro (ex dd. l.lggss. nn.



Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

81/2008 e N. 08355/2020 REG.RIC. 272/99). Definitivamente chiusa la vicenda, il Supremo Giudice condanna l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht alla refusione delle spese di lite in favore delle appellanti ed ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa. Alla base di tutto ha concluso il presidente Andrea Agostinelli rimane il dolore per il decesso del sig. Agostino Filandro. Un evento tragico che ancora ci addolora ma che è stato strumentalizzato per addossare responsabilità amministrative e penali all'Ente rispetto alla scomparsa di Filandro. Al di là dei risvolti giudiziari, non si può non evidenziare il dolore per la sua scomparsa.

Consiglio di Stato: l' AdSP calabrese vince contro Zito Evoluzioni Navali Yacht

Redazione Seareporter.it

La posizione dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata corretta e vincente. Lo ha deciso il Consiglio di Stato che si è definitivamente espresso a favore dell' Ente, guidato da Andrea Agostinelli, nel ricorso contro l' azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht. Si chiude positivamente l' annosa vicenda giudiziaria che ha visto l' Ente dover ricorrere in Appello per impugnare la sentenza del Tar di Reggio Calabria che aveva annullato la revoca della concessione lungo la banchina di ponente nel **porto di Gioia Tauro**, disposta dall' Autorità di Sistema portuale. Con sentenza n° 2948/2022, pubblicata il 19/04/2022, il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Quinta), 'definitivamente pronunciando sull' appello, lo accoglie e per l' effetto, in parziale riforma della sentenza impugnata, respinge, relativamente ai motivi aggiunti, il ricorso di primo grado'. Nello specifico, con ricorso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per la Calabria - sezione Reggio Calabria - Zito Evoluzioni Navali Yacht S.r.l., nella qualità di titolare di due concessioni demaniali marittime all' interno del bacino portuale di **Gioia Tauro**, impugnava il decreto dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio n. 102/2019 del 12 settembre 2019 con il quale era stata dichiarata la decadenza del complessivo rapporto concessorio, in ragione ed in conseguenza della postulate responsabilità emerse in relazione all' incidente verificatosi all' interno dell' area portuale il giorno 21 giugno 2019, nel quale aveva perso la vita Agostino Filandro, rovinosamente investito dal crollo del braccio di una gru mentre era intento all' effettuazione di operazioni non autorizzate di alaggio di natante. Contro questa decisione si sono costituiti di fronte al Consiglio di Stato sia l' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio che il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili che, concordemente, ne hanno lamentato la complessiva erroneità ed ingiustizia, auspicandone l' integrale riforma, con conseguente reiezione del gravame di prime cure. Nell' accogliere totalmente la posizione dei due Enti, il Consiglio di Stato ha dichiarato l' appello fondato. Ne ha accolto le motivazioni dell' Autorità di Sistema portuale di Mari Tirreno Meridionale e Ionio in quanto, in punto di fatto, il provvedimento di revoca della concessione risulta adottato all' esito della contestata 'inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti a norma di legge o regolamenti', ai sensi dell' art. 47, comma 1 lett. f) del codice della navigazione. In particolare, alla società appellata sono state specificamente contestate: a) la violazione dell' ordinanza n. 37/2007 dell' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, in materia di disciplina degli accessi in ambito portuale; b) la violazione degli obblighi di vigilanza e custodia dei beni demaniali marittimi condotti in regime concessorio; c) la violazione degli obblighi inerenti il corretto esercizio della concessione; d) la violazione



Sea Reporter

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

della normativa in materia di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro (ex dd. lggss. nn. 81/2008 e N. 08355/2020 REG.RIC. 272/99). Definitivamente chiusa la vicenda, il Supremo Giudice condanna l'azienda Zito Evoluzioni Navali Yacht alla refusione delle spese di lite in favore delle appellanti ed ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa. .

Dopo due anni di stop ritornano le crociere a Golfo Aranci

In rada la Seabourn Ovation con quattrocento passeggeri

(ANSA) - **GOLFO ARANCI**, 21 APR - Dopo due anni ritornano le crociere a **Golfo Aranci**. La Seabourn Ovation, nave della compagnia Seabourn, segmento extra lusso del gruppo Holland America Line - Carnival, è arrivata questa mattina alle 7 da Malaga. A bordo poco più di 400 passeggeri. Per gli ospiti, principalmente americani, escursioni in Costa Smeralda, collegamenti ogni trenta minuti con la vicina Olbia per un tour libero di shopping e possibilità di visitare, in autonomia, **Golfo Aranci**, un tempo borgo di pescatori. La nave, che salperà nel pomeriggio destinazione Ajaccio, ritornerà per una toccata al mese a maggio, agosto e ottobre. "L' approdo, benchè in rada, della Seabourn Ovation è per la nostra Autorità di Sistema Portuale, ma soprattutto per il **porto** di **Golfo Aranci**, un ritorno alla normalità e alla piena operatività - spiega Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Lo scalo gallurese, nonostante due anni di totale azzeramento del traffico, ha saputo mantenere vivo il suo appeal nel segmento delle crociere di lusso, sia per la posizione strategica di vicinanza alle principali mete escursionistiche della Costa Smeralda, sia per la multifunzionalità dell' ormeggio che, a differenza degli altri porti e in base alla scelte della compagnia, può essere effettuato in rada, con approdo dedicato ai tender accanto al **porto** commerciale, ma anche in una banchina recentemente rinnovata e dotata di tutti i servizi al passeggero". (ANSA).



Informatore Navale

Olbia Golfo Aranci

AdSP del Mare di Sardegna - Prima nave da crociera 2022 per il porto di Golfo Aranci

A due anni di distanza, le grandi navi ritornano nel porto gallurese

Lo scalo odierno della Seabourn Ovation riaccende, dopo due anni di assenza, il mercato delle crociere nel porto di Golfo Aranci. Da questa mattina alle 07.00 la nave della compagnia Seabourn, segmento extra lusso del gruppo Holland America Line - Carnival, in arrivo da Malaga, è ormeggiata nella rada del golfo, con poco più di 400 passeggeri a bordo. Per gli ospiti, principalmente americani, escursioni in Costa Smeralda, collegamenti ogni trenta minuti con la vicina città di Olbia per un tour libero di shopping e possibilità di visitare, in autonomia, la caratteristica cittadina di Golfo Aranci, un tempo borgo di pescatori, oggi meta turistica molto gettonata. Un approdo, quello odierno, che riporta nel secondo scalo gallurese una ventata di ottimismo e che conferma l'appeal della destinazione soprattutto per il mercato delle lussuose mini ships. La nave, che salperà nel pomeriggio alla volta di Ajaccio, ritornerà nello scalo per una toccata al mese, rispettivamente a maggio, agosto e ottobre. "L'approdo, benché in rada, della Seabourn Ovation è per la nostra Autorità di Sistema Portuale, ma soprattutto per il porto di Golfo Aranci, un ritorno alla normalità e alla piena operatività - spiega

Massimo Deiana, Presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna - Lo scalo gallurese, nonostante due anni di totale azzeramento del traffico, ha saputo mantenere vivo il suo appeal nel segmento delle crociere di lusso, sia per la posizione strategica di vicinanza alle principali mete escursionistiche della Costa Smeralda, sia per la multifunzionalità dell'ormeggio che, a differenza degli altri porti di Sistema e in base alla scelte della compagnia, può essere effettuato in rada, con approdo dedicato ai tender accanto al porto commerciale, ma anche in una banchina recentemente rinnovata e dotata di tutti i servizi al passeggero".



Informazioni Marittime

Olbia Golfo Aranci

Sardegna, a Golfo Aranci sono tornate le crociere

La lussuosa Seabourn Ovation è approdata in rada con a bordo 400 persone. Deiana: "È un ritorno alla normalità"

Lo scalo odierno della Seabourn Ovation riaccende, dopo due anni di assenza, il mercato delle crociere nel porto di Golfo Aranci. Da questa mattina alle 7 la nave della compagnia Seabourn, segmento extra lusso del gruppo Holland America Line-Carnival, in arrivo da Malaga, è ormeggiata nella rada del golfo, con poco più di 400 passeggeri a bordo. Un approdo che riporta nel secondo scalo gallurese una ventata di ottimismo e che conferma l'appeal della destinazione soprattutto per il mercato del crocierismo di lusso. Per gli ospiti, principalmente americani, escursioni in Costa Smeralda, collegamenti ogni trenta minuti con la vicina città di Olbia per un tour libero di shopping e possibilità di visitare, in autonomia, la caratteristica cittadina di Golfo Aranci, un tempo borgo di pescatori, oggi meta turistica. La nave salperà nel pomeriggio alla volta di Ajaccio e ritornerà a Golfo Aranci per una toccata al mese, rispettivamente a maggio, agosto e ottobre. «L'approdo, benché in rada, della Seabourn Ovation è per la nostra autorità di sistema portuale, ma soprattutto per il porto di Golfo Aranci, un ritorno alla normalità e alla piena operatività», commenta Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna. «Lo scalo gallurese - continua - nonostante due anni di totale azzeramento del traffico, ha saputo mantenere vivo il suo appeal nel segmento delle crociere di lusso, sia per la posizione strategica di vicinanza alle principali mete escursionistiche della Costa Smeralda, sia per la multifunzionalità dell'ormeggio che, a differenza degli altri porti di Sistema e in base alla scelte della compagnia, può essere effettuato in rada, con approdo dedicato ai tender accanto al porto commerciale, ma anche in una banchina recentemente rinnovata e dotata di tutti i servizi al passeggero».



Prima nave da crociera a Golfo Aranci

Dopo due anni il ritorno nel porto gallurese

Redazione

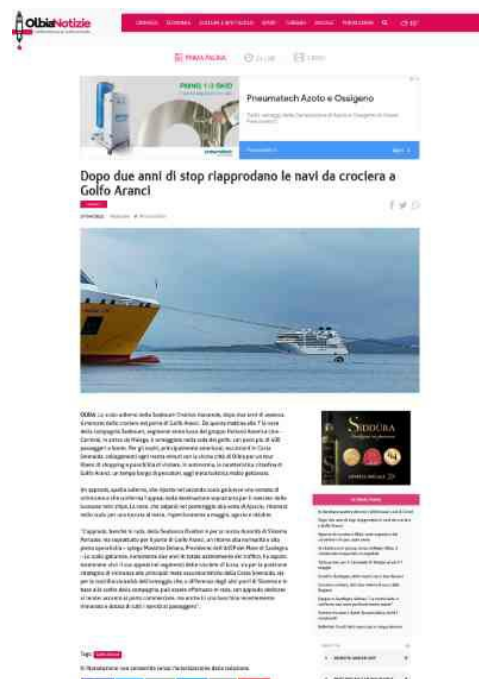
GOLFO ARANCI Tornano le navi da crociera nel porto di Golfo Aranci. Lo scalo odierno della Seabourn Ovation (nella foto) riaccende, dopo due anni di assenza, il mercato crocieristico nello scalo gallurese. Da questa mattina alle 07.00 la nave della compagnia Seabourn, segmento extra lusso del gruppo Holland America Line Carnival, in arrivo da Malaga, è ormeggiata nella rada del golfo, con poco più di 400 passeggeri a bordo. Per gli ospiti, principalmente americani, escursioni in Costa Smeralda, collegamenti ogni trenta minuti con la vicina città di Olbia per un tour libero di shopping e possibilità di visitare, in autonomia, la caratteristica cittadina di Golfo Aranci, un tempo borgo di pescatori, oggi meta turistica molto gettonata. Un approdo, quello odierno, che riporta nel secondo scalo gallurese una ventata di ottimismo e che conferma l'appeal della destinazione soprattutto per il mercato delle lussuose mini ships. La nave, che salperà nel pomeriggio alla volta di Ajaccio, ritornerà nello scalo per una toccata al mese, rispettivamente a maggio, agosto e ottobre. L'approdo, benchè in rada, della Seabourn Ovation è per la nostra Autorità di Sistema portuale, ma soprattutto per il porto di Golfo Aranci, un ritorno alla normalità e alla piena operatività spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna. Lo scalo gallurese, nonostante due anni di totale azzeramento del traffico, ha saputo mantenere vivo il suo appeal nel segmento delle crociere di lusso, sia per la posizione strategica di vicinanza alle principali mete escursionistiche della Costa Smeralda, sia per la multifunzionalità dell'ormeggio che, a differenza degli altri porti di Sistema e in base alla scelte della compagnia, può essere effettuato in rada, con approdo dedicato ai tender accanto al porto commerciale, ma anche in una banchina recentemente rinnovata e dotata di tutti i servizi al passeggero.



Dopo due anni di stop riapprodano le navi da crociera a Golfo Aranci

Redazione

Lo scalo odierno della Seabourn Ovation riaccende, dopo due anni di assenza, il mercato delle crociere nel **porto** di **Golfo Aranci**. Da questa mattina alle 7 la nave della compagnia Seabourn, segmento extra lusso del gruppo Holland America Line - Carnival, in arrivo da Malaga, è ormeggiata nella rada del **golfo**, con poco più di 400 passeggeri a bordo. Per gli ospiti, principalmente americani, escursioni in Costa Smeralda, collegamenti ogni trenta minuti con la vicina città di Olbia per un tour libero di shopping e possibilità di visitare, in autonomia, la caratteristica cittadina di **Golfo Aranci**, un tempo borgo di pescatori, oggi meta turistica molto gettonata. Un approdo, quello odierno, che riporta nel secondo scalo gallurese una ventata di ottimismo e che conferma l'appeal della destinazione soprattutto per il mercato delle lussuose mini ships. La nave, che salperà nel pomeriggio alla volta di Ajaccio, ritornerà nello scalo per una toccata al mese, rispettivamente a maggio, agosto e ottobre. L'approdo, benchè in rada, della Seabourn Ovation è per la nostra Autorità di Sistema Portuale, ma soprattutto per il **porto** di **Golfo Aranci**, un ritorno alla normalità e alla piena operatività - spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Lo scalo gallurese, nonostante due anni di totale azzeramento del traffico, ha saputo mantenere vivo il suo appeal nel segmento delle crociere di lusso, sia per la posizione strategica di vicinanza alle principali mete escursionistiche della Costa Smeralda, sia per la multifunzionalità dell'ormeggio che, a differenza degli altri porti di Sistema e in base alla scelte della compagnia, può essere effettuato in rada, con approdo dedicato ai tender accanto al **porto** commerciale, ma anche in una banchina recentemente rinnovata e dotata di tutti i servizi al passeggero'.



Port News

Olbia Golfo Aranci

Golfo Aranci, crociere in gran spolvero

A **Golfo Aranci** tornano a vedersi le navi da crociera. Da questa mattina, la nave Seabourn Ovation, del grippo Holland America Line - Carnival - è ormeggiata nella rada del **golfo**, con poco più di 400 passeggeri a bordo. Per gli ospiti, principalmente americani, sono previste escursioni in Costa Smeralda e collegamenti ogni trenta minuti con la vicina città di Olbia. La nave, che salperà nel pomeriggio alla volta di Ajaccio, ritornerà nello scalo per una toccata al mese, rispettivamente a maggio, agosto e ottobre. 'L' approdo, benchè in rada, della Seabourn Ovation è per la nostra Autorità di Sistema Portuale, ma soprattutto per il **porto** di **Golfo Aranci**, un ritorno alla normalità e alla piena operatività" spiega Massimo Deiana, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna. "Lo scalo gallurese, nonostante due anni di totale azzeramento del traffico, ha saputo mantenere vivo il suo appeal nel segmento delle crociere di lusso, sia per la posizione strategica di vicinanza alle principali mete escursionistiche della Costa Smeralda, sia per la multifunzionalità dell' ormeggio che, a differenza degli altri porti di Sistema e in base alla scelte della compagnia, può essere effettuato in rada, con approdo dedicato ai tender accanto al **porto** commerciale, ma anche in una banchina recentemente rinnovata e dotata di tutti i servizi al passeggero'.

di Redazione Port News

Menu

f t in @ Q

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setteentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARGO CASALE



Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e analizzare il nostro traffico. Continuando la navigazione accetti i nostri termini.

OK

Rissa con sparatoria al porto di Catania, un ferito

Colpito a una gamba, polizia ha repertato una decina di bossoli

(ANSA) - CATANIA, 21 APR - Un diciottenne è rimasto ferito con un colpo di arma da fuoco durante una rissa scoppiata la notte scorsa nel porto di Catania. Il giovane è ricoverato nell'ospedale Garibaldi Centro e alla polizia, che indaga, ha detto di essere stato colpito mentre assisteva alla rissa, alla quale non avrebbe partecipato, che ci sarebbe almeno un' altra persona ferita e che era presente un cantante neomelodico. Sul posto sono intervenute quattro Volanti della Questura dopo la segnalazione di una rissa. I poliziotti hanno trovato la vetrata di un negozio distrutta e a terra una decina di bossoli. Mentre stavano eseguendo i rilievi è arrivata la notizia del giovane ferito arrivato al pronto soccorso dell' ospedale Garibaldi. Sull' episodio indaga la squadra mobile. (ANSA).



Rissa al porto di Catania, un ferito

Un ragazzo di 18 anni questa notte è stato ferito ad una gamba nel **porto** di **Catania** durante una sparatoria che avrebbe coinvolto altre due persone, fra cui a quanto pare anche un noto cantante neomelodico catanese. Il 18enne è ricoverato all'ospedale Garibaldi di **Catania** e non è in pericolo di vita. Secondo quanto ha raccontato agli agenti della squadra mobile etnea non avrebbe partecipato alla rissa da cui è scaturita la sparatoria. Sul posto sono intervenute subito le volanti della questura e i sanitari del 118. Da quanto si apprende ci sarebbe un secondo ferito che però al momento non è andato a farsi curare in ospedale. I poliziotti hanno trovato la vetrata di un negozio distrutta e a terra una decina di bossoli. Mentre stavano eseguendo i rilievi è arrivata la notizia del giovane ferito arrivato al pronto soccorso dell'ospedale Garibaldi.



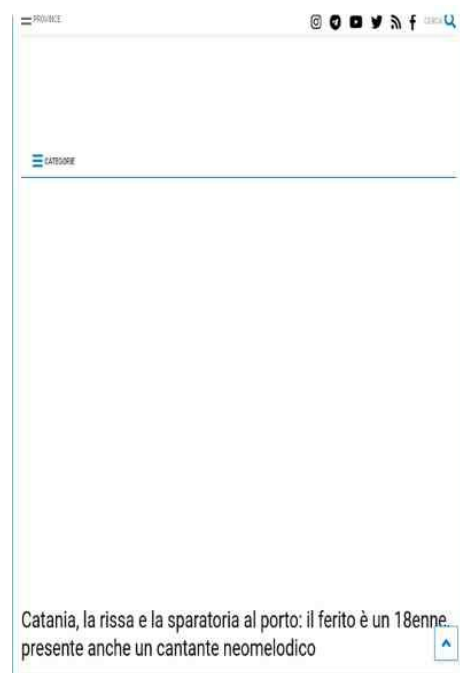
New Sicilia

Catania

Catania, la rissa e la sparatoria al porto: il ferito è un 18enne, presente anche un cantante neomelodico

Redazione NewSicilia

CATANIA - Nuovi aggiornamenti arrivano in merito a quanto accaduto nella notte fuori da una nota discoteca vicino il **porto** di **Catania**. Durante la rissa è rimasto ferito un diciottenne con un colpo di arma da fuoco. Il ragazzo è ricoverato nell'ospedale Garibaldi Centro e ha dichiarato alla polizia che sta indagando, di essere stato raggiunto dal proiettile mentre assisteva alla rissa, alla quale non avrebbe partecipato, e che ci sarebbe almeno un'altra persona ferita. Presente, secondo le informazioni trapelate tramite testimonianza, anche un cantante neomelodico. Sono intervenute quattro Volanti della Questura dopo le segnalazioni, i poliziotti hanno trovato la vetrata di un negozio rotta e a terra una decina di bossoli. Mentre stavano eseguendo i rilievi è arrivata la notizia del giovane ferito giunto al Pronto Soccorso dell'ospedale Garibaldi. Sull'episodio indagini sono in corso. Foto di repertorio.



Manutenzione straordinaria Porto di Augusta

21 aprile 2022 - Un progetto da 21 milioni di euro, interamente finanziati, quello predisposto dall' AdsP del Mare di Sicilia Orientale per la manutenzione straordinaria delle banchine e dei piazzali retrostanti nel **Porto** Commerciale di **Augusta** e nella Nuova Darsena Servizi, la cui fattibilità tecnica ed economica è stata approvata dal Comitato Tecnico Amministrativo Regionale (C.T.A.R.). L' intervento progettuale, relativo alla manutenzione straordinaria di piazzali, arredi portuali e banchine esistenti nel **Porto** Commerciale e nella Nuova Darsena del **Porto** di **Augusta** si rende necessario in considerazione dell' aggressività dell' ambiente marino che ha determinato nel tempo il deterioramento delle strutture, delle banchine, degli arredi, e degli impianti a servizio delle aree in oggetto. Tale intervento, consentirà pertanto il miglioramento delle condizioni di sicurezza e di operatività delle strutture portuali ed il recupero della piena efficienza degli impianti oggetto dell' intervento scongiurandone l' ulteriore deterioramento nel tempo. Il neo Presidente Di Sarcina si dichiara pienamente soddisfatto per l' importante traguardo appena raggiunto dall' Ente, il primo di una serie di rinforzamenti infrastrutturali che riguarderanno i porti di **Augusta** e Catania nel prossimo periodo. Grazie alla scelta di procedere con un appalto integrato l' Ente punta ad iniziare i lavori entro quest' anno e a concluderli presumibilmente entro 18 mesi dalla data di inizio.



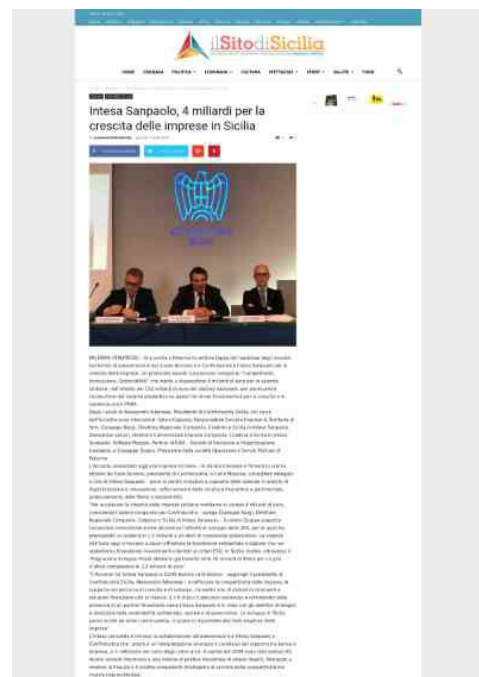
Il Sito di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Intesa Sanpaolo, 4 miliardi per la crescita delle imprese in Sicilia

PALERMO (ITALPRESS) - Si è svolta a Palermo la settima tappa del roadshow degli incontri territoriali di presentazione del nuovo Accordo tra Confindustria e Intesa Sanpaolo per la crescita delle imprese. Un protocollo basato sul percorso congiunto "Competitività, Innovazione, Sostenibilità" che mette a disposizione 4 miliardi di euro per le aziende siciliane, nell'ambito dei 150 miliardi di euro del plafond nazionale, per promuovere l'evoluzione del sistema produttivo su questi tre driver fondamentali per la crescita e in coerenza con il PNRR. Dopo i saluti di Alessandro Albanese, Presidente di Confindustria Sicilia, nel corso dell'incontro sono intervenuti: Salvio Capasso, Responsabile Servizio Imprese & Territorio di Srm, Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo, Alessandro Lenoci, Direttore Commerciale Imprese Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo, Raffaele Mazzeo, Partner di RSM - Società di Revisione e Organizzazione Contabile, e Giuseppe Todaro, Presidente della società Operazioni e Servizi Portuali di Palermo. L'Accordo presentato oggi alle imprese siciliane - di durata triennale e firmato lo scorso ottobre da Carlo

Bonomi, presidente di Confindustria, e Carlo Messina, consigliere delegato e Ceo di Intesa Sanpaolo - pone al centro iniziative a supporto delle aziende in ambito di digitalizzazione e innovazione, rafforzamento della struttura finanziaria e patrimoniale, potenziamento delle filiere e sostenibilità. "Per accelerare la crescita delle imprese siciliane mettiamo in campo 4 miliardi di euro, rinnovando l'azione congiunta con Confindustria - spiega Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo -. Il nostro Gruppo supporta l'economia meridionale anche attraverso l'attività di sviluppo delle ZES, per le quali ha predisposto un plafond di 1,5 miliardi e un desk di consulenza specialistica. Le aziende dell'isola oggi si trovano a dover affrontare la transizione ambientale e digitale che noi sosteniamo finanziando investimenti orientati ai criteri ESG. In Sicilia, inoltre, attraverso il Programma Sviluppo Filierè abbiamo già favorito oltre 20 accordi di filiera per un giro d'affari complessivo di 2,3 miliardi di euro". "L'Accordo tra Intesa Sanpaolo e Confindustria contribuisce - aggiunge il presidente di Confindustria Sicilia, Alessandro Albanese - a rafforzare la competitività delle imprese, le supporta nel percorso di crescita e di sviluppo, consente loro di dotarsi di strumenti e soluzioni finanziarie utili al rilancio. E c'è di più, il percorso sostenuto e corroborato dalla presenza di un partner finanziario come Intesa Sanpaolo è in linea con gli obiettivi strategici e ambiziosi della sostenibilità ambientale, sociale e di governance. Lo sviluppo in Sicilia passa anche da azioni come questa, in grado di rispondere alle reali esigenze delle imprese". L'intesa consolida e rinnova la collaborazione ultradecennale tra Intesa Sanpaolo e Confindustria che, grazie a un'interpretazione sinergica e condivisa del rapporto tra banca e impresa,



Il Sito di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

si è rafforzata nel corso degli ultimi anni. A partire dal 2009 sono stati sottoscritti diversi accordi improntati a una visione di politica industriale di ampio respiro, finalizzati a rendere la finanza e il credito componenti strategiche al servizio della competitività del mondo imprenditoriale. Iniziative congiunte hanno consentito di supportare decine di migliaia di imprese con credito per oltre 200 miliardi di euro, affiancandole nelle fasi più critiche di uno scenario economico in continua evoluzione. Il sistema produttivo siciliano: gli asset strategici La città di Palermo e la Sicilia possono cogliere l'opportunità di attivare un rilancio strutturale, sostenibile e durevole della propria economia. L'analisi di Srm - Centro Studi collegato a Intesa Sanpaolo spiega che il successo sarà strettamente legato al ruolo dei pilastri portanti del sistema produttivo locale. Il primo riguarda l'industria agroalimentare e il settore ICT. La Sicilia crea il 22,6% del valore aggiunto del comparto agroalimentare dell'intero Mezzogiorno, vale a dire 4,3 miliardi di euro. La regione rispetto al resto del Paese presenta una maggiore specializzazione produttiva in questo settore, che esprime il 5,8% dell'economia dell'isola (Italia 4,2%), soprattutto in riferimento all'agricoltura (4,2% contro il 2,2% dell'Italia), al numero di imprese attive (23% contro il 15,2% dell'Italia) e al valore dell'export (13,6% contro il 10,1% dell'Italia). Inoltre, questa filiera rappresenta il 45,3% dell'export della provincia di Palermo. Rilevante è poi la componente ICT-Digitale: nel 2020 il mercato regionale ha registrato un valore di oltre 2,5 miliardi di euro, quasi il 3% del Pil (a fronte del 4% nazionale). Il secondo pilastro strategico è rappresentato da turismo, cultura ed enogastronomia. Nel 2019 la provincia di Palermo ha registrato 1,2 milioni di arrivi e 3,3 milioni di presenze, rispettivamente il 23% e il 22% della Sicilia. Palermo si caratterizza per una minore permanenza media: 2,8 notti contro 3 notti della Sicilia (3,6 al Sud e 3,3 in Italia) ma l'attrattività turistica internazionale è alta. Infatti, ben il 58,6% delle presenze turistiche è straniero (50,5% per la Sicilia, 38% per il Sud e 50,5% per l'Italia). E' interessante evidenziare, inoltre, che la provincia di Palermo si caratterizza per una domanda di qualità: su 100 presenze alberghiere, ben 73 afferiscono a strutture di 5 stelle, 5 stelle lusso e 4 stelle, valore superiore al dato regionale (67) e nazionale (48). Il terzo pilastro è l'economia del mare. Nella provincia di Palermo è presente il 19% delle imprese del settore logistica-trasporti dell'isola (1.533 aziende). Il **porto** della città movimentata 7,6 milioni di tonnellate di merci (+5% sul 2020, +32% sul 2019) e fa parte, insieme a Termini Imerese, **Porto** Empedocle e Trapani, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia occidentale e della ZES Mar di Sicilia occidentale. Nel trasporto Ro-Ro e nel comparto passeggeri (con oltre un milione di viaggiatori), quello palermitano è il secondo **porto** del Mezzogiorno e il quinto in Italia. Il quarto pilastro riguarda l'energia. La Sicilia è una delle regioni leader nel Mezzogiorno per energie rinnovabili e oil. Nel mix di produzione elettrica è forte il peso di eolico e fotovoltaico (4,7 miliardi di kWh per le due fonti su 16,1 totali prodotti nell'isola). Considerando il complesso delle fonti rinnovabili (oltre eolico e fotovoltaico, anche bioenergie e idrico), la Sicilia è la terza regione del Mezzogiorno per kWh prodotti (5 miliardi

Il Sito di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

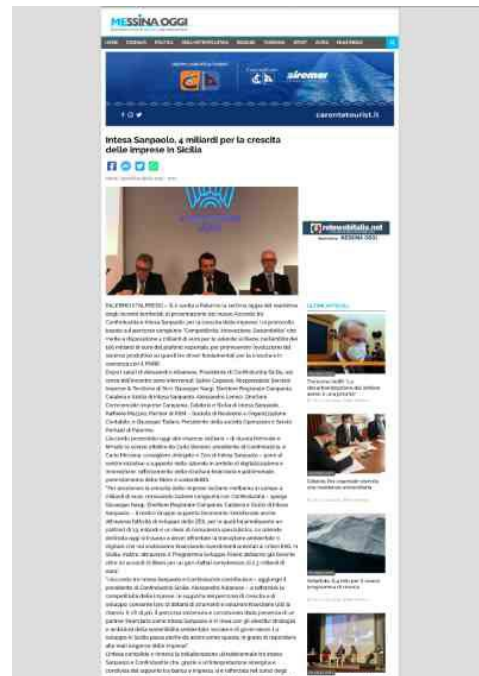
di kWh su 36 complessivi della macroarea, pari al 13,9%). Nella provincia di Palermo grazie a sole e vento si produce il 41% dell' elettricità generata nell' area. La provincia contribuisce per il 18% alla produzione rinnovabile della Sicilia. foto ufficio stampa Confindustria Sicilia (ITALPRESS).

Messina Oggi

Palermo, Termini Imerese

Intesa Sanpaolo, 4 miliardi per la crescita delle imprese in Sicilia

PALERMO (ITALPRESS) â Si Ã¨ svolta a Palermo la settima tappa del roadshow degli incontri territoriali di presentazione del nuovo Accordo tra Confindustria e Intesa Sanpaolo per la crescita delle imprese. Un protocollo basato sul percorso congiunto âCompetitivit , Innovazione, Sostenibilit â che mette a disposizione 4 miliardi di euro per le aziende siciliane, nellâambito dei 150 miliardi di euro del plafond nazionale, per promuovere lâevoluzione del sistema produttivo su questi tre driver fondamentali per la crescita e in coerenza con il PNRR. Dopo i saluti di Alessandro Albanese, Presidente di Confindustria Sicilia, nel corso dellâincontro sono intervenuti: Salvio Capasso, Responsabile Servizio Imprese & Territorio di Srm, Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo, Alessandro Lenoci, Direttore Commerciale Imprese Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo, Raffaele Mazzeo, Partner di RSM â Societ  di Revisione e Organizzazione Contabile, e Giuseppe Todaro, Presidente della societ  Operazioni e Servizi Portuali di Palermo. LâAccordo presentato oggi alle imprese siciliane â di durata triennale e firmato lo scorso ottobre da Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, e Carlo Messina, consigliere delegato e Ceo di Intesa Sanpaolo â pone al centro iniziative a supporto delle aziende in ambito di digitalizzazione e innovazione, rafforzamento della struttura finanziaria e patrimoniale, potenziamento delle filiere e sostenibilit . âPer accelerare la crescita delle imprese siciliane mettiamo in campo 4 miliardi di euro, rinnovando lâazione congiunta con Confindustria â spiega Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo -. Il nostro Gruppo supporta lâeconomia meridionale anche attraverso lâattivit  di sviluppo delle ZES, per le quali ha predisposto un plafond di 1,5 miliardi e un desk di consulenza specialistica. Le aziende dellâisola oggi si trovano a dover affrontare la transizione ambientale e digitale che noi sosteniamo finanziando investimenti orientati ai criteri ESG. In Sicilia, inoltre, attraverso il âProgramma Sviluppo Filer â abbiamo gi  favorito oltre 20 accordi di filiera per un giro dâaffari complessivo di 2,3 miliardi di euro. âLâAccordo tra Intesa Sanpaolo e Confindustria contribuisce â aggiunge il presidente di Confindustria Sicilia, Alessandro Albanese â a rafforzare la competitivit  delle imprese, le supporta nel percorso di crescita e di sviluppo, consente loro di dotarsi di strumenti e soluzioni finanziarie utili al rilancio. E c  di pi , il percorso sostenuto e corroborato dalla presenza di un partner finanziario come Intesa Sanpaolo â in linea con gli obiettivi strategici e ambiziosi della sostenibilit  ambientale, sociale e di governance. Lo sviluppo in Sicilia passa anche da azioni come questa, in grado di rispondere alle reali esigenze delle imprese. LâIntesa consolida e rinnova la collaborazione ultradecennale tra Intesa Sanpaolo e Confindustria che, grazie a unâinterpretazione sinergica e condivisa del rapporto tra banca e impresa,



Messina Oggi

Palermo, Termini Imerese

si Ã¨ rafforzata nel corso degli ultimi anni. A partire dal 2009 sono stati sottoscritti diversi accordi improntati a una visione di politica industriale di ampio respiro, finalizzati a rendere la finanza e il credito componenti strategiche al servizio della competitivit  del mondo imprenditoriale. Iniziative congiunte hanno consentito di supportare decine di migliaia di imprese con credito per oltre 200 miliardi di euro, affiancandole nelle fasi pi  critiche di uno scenario economico in continua evoluzione. Il sistema produttivo siciliano: gli asset strategici La citt  di Palermo e la Sicilia possono cogliere l'opportunit  di attivare un rilancio strutturale, sostenibile e durevole della propria economia. L'analisi di Srm   Centro Studi collegato a Intesa Sanpaolo spiega che il successo sar  strettamente legato al ruolo dei pilastri portanti del sistema produttivo locale. Il primo riguarda l'industria agroalimentare e il settore ICT. La Sicilia crea il 22,6% del valore aggiunto del comparto agroalimentare dell'intero Mezzogiorno, vale a dire 4,3 miliardi di euro. La regione rispetto al resto del Paese presenta una maggiore specializzazione produttiva in questo settore, che esprime il 5,8% dell'economia dell'isola (Italia 4,2%), soprattutto in riferimento all'agricoltura (4,2% contro il 2,2% dell'Italia), al numero di imprese attive (23% contro il 15,2% dell'Italia) e al valore dell'export (13,6% contro il 10,1% dell'Italia). Inoltre, questa filiera rappresenta il 45,3% dell'export della provincia di Palermo. Rilevante   poi la componente ICT-Digitale: nel 2020 il mercato regionale ha registrato un valore di oltre 2,5 miliardi di euro, quasi il 3% del Pil (a fronte del 4% nazionale). Il secondo pilastro strategico   rappresentato da turismo, cultura ed enogastronomia. Nel 2019 la provincia di Palermo ha registrato 1,2 milioni di arrivi e 3,3 milioni di presenze, rispettivamente il 23% e il 22% della Sicilia. Palermo si caratterizza per una minore permanenza media: 2,8 notti contro 3 notti della Sicilia (3,6 al Sud e 3,3 in Italia) ma l'attrattivit  turistica internazionale   alta. Infatti, ben il 58,6% delle presenze turistiche   straniero (50,5% per la Sicilia, 38% per il Sud e 50,5% per l'Italia).   interessante evidenziare, inoltre, che la provincia di Palermo si caratterizza per una domanda di qualit  : su 100 presenze alberghiere, ben 73 afferiscono a strutture di 5 stelle, 5 stelle lusso e 4 stelle, valore superiore al dato regionale (67) e nazionale (48). Il terzo pilastro   l'economia del mare. Nella provincia di Palermo   presente il 19% delle imprese del settore logistica-trasporti dell'isola (1.533 aziende). Il **porto** della citt  movimentata 7,6 milioni di tonnellate di merci (+5% sul 2020, +32% sul 2019) e fa parte, insieme a Termini Imerese, **Porto** Empedocle e Trapani, dell'Autorit  di Sistema Portuale del Mar di Sicilia occidentale e della ZES Mar di Sicilia occidentale. Nel trasporto Ro-Ro e nel comparto passeggeri (con oltre un milione di viaggiatori), quello palermitano   il secondo **porto** del Mezzogiorno e il quinto in Italia. Il quarto pilastro riguarda l'energia. La Sicilia   una delle regioni leader nel Mezzogiorno per energie rinnovabili e oil. Nel mix di produzione elettrica   forte il peso di eolico e fotovoltaico (4,7 miliardi di kWh per le due fonti su 16,1 totali prodotti nell'isola). Considerando il complesso delle fonti rinnovabili (oltre eolico e fotovoltaico, anche bioenergie e idrico), la Sicilia   la terza regione del Mezzogiorno per kWh prodotti (5 miliardi di kWh su 36 complessivi della macroarea,

Messina Oggi

Palermo, Termini Imerese

pari al 13,9%). Nella provincia di Palermo grazie a sole e vento si produce il 41% dell'electricità generata nell'area. La provincia contribuisce per il 18% alla produzione rinnovabile della Sicilia. foto ufficio stampa Confindustria Sicilia (ITALPRESS).

Intesa Sanpaolo, 4 miliardi per la crescita delle imprese in Sicilia

redazione

PALERMO (ITALPRESS) - Si è svolta a Palermo la settima tappa del roadshow degli incontri territoriali di presentazione del nuovo Accordo tra Confindustria e Intesa Sanpaolo per la crescita delle imprese. Un protocollo basato sul percorso congiunto 'Competitività, Innovazione, Sostenibilità' che mette a disposizione 4 miliardi di euro per le aziende siciliane, nell'ambito dei 150 miliardi di euro del plafond nazionale, per promuovere l'evoluzione del **sistema** produttivo su questi tre driver fondamentali per la crescita e in coerenza con il PNRR. Dopo i saluti di Alessandro Albanese, Presidente di Confindustria Sicilia, nel corso dell'incontro sono intervenuti: Salvio Capasso, Responsabile Servizio Imprese & Territorio di Srm, Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo, Alessandro Lenoci, Direttore Commerciale Imprese Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo, Raffaele Mazzeo, Partner di RSM - Società di Revisione e Organizzazione Contabile, e Giuseppe Todaro, Presidente della società Operazioni e Servizi Portuali di Palermo. L'Accordo presentato oggi alle imprese siciliane - di durata triennale e firmato lo scorso ottobre da Carlo

Bonomi, presidente di Confindustria, e Carlo Messina, consigliere delegato e Ceo di Intesa Sanpaolo - pone al centro iniziative a supporto delle aziende in ambito di digitalizzazione e innovazione, rafforzamento della struttura finanziaria e patrimoniale, potenziamento delle filiere e sostenibilità. 'Per accelerare la crescita delle imprese siciliane mettiamo in campo 4 miliardi di euro, rinnovando l'azione congiunta con Confindustria - spiega Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Calabria e Sicilia di Intesa Sanpaolo -. Il nostro Gruppo supporta l'economia meridionale anche attraverso l'attività di sviluppo delle ZES, per le quali ha predisposto un plafond di 1,5 miliardi e un desk di consulenza specialistica. Le aziende dell'isola oggi si trovano a dover affrontare la transizione ambientale e digitale che noi sosteniamo finanziando investimenti orientati ai criteri ESG. In Sicilia, inoltre, attraverso il 'Programma Sviluppo Filierè abbiamo già favorito oltre 20 accordi di filiera per un giro d'affari complessivo di 2,3 miliardi di euro'. 'L'Accordo tra Intesa Sanpaolo e Confindustria contribuisce - aggiunge il presidente di Confindustria Sicilia, Alessandro Albanese - a rafforzare la competitività delle imprese, le supporta nel percorso di crescita e di sviluppo, consente loro di dotarsi di strumenti e soluzioni finanziarie utili al rilancio. E c'è di più, il percorso sostenuto e corroborato dalla presenza di un partner finanziario come Intesa Sanpaolo è in linea con gli obiettivi strategici e ambiziosi della sostenibilità ambientale, sociale e di governance. Lo sviluppo in Sicilia passa anche da azioni come questa, in grado di rispondere alle reali esigenze delle imprese'. L'intesa consolida e rinnova la collaborazione ultradecennale tra Intesa Sanpaolo e Confindustria che, grazie a un'interpretazione sinergica e condivisa del rapporto tra banca e impresa,



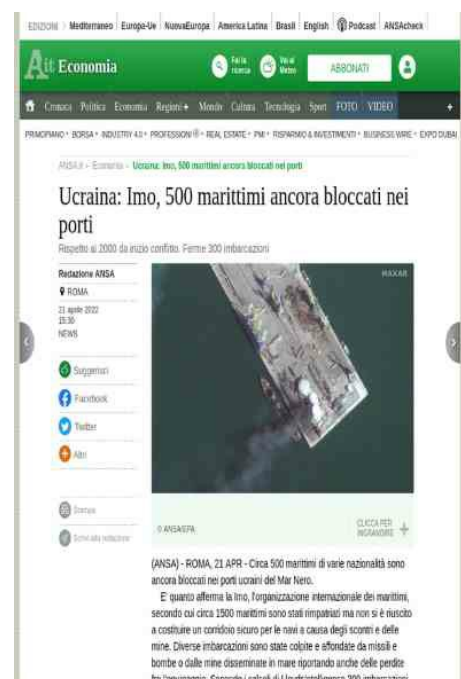
si è rafforzata nel corso degli ultimi anni. A partire dal 2009 sono stati sottoscritti diversi accordi improntati a una visione di politica industriale di ampio respiro, finalizzati a rendere la finanza e il credito componenti strategiche al servizio della competitività del mondo imprenditoriale. Iniziative congiunte hanno consentito di supportare decine di migliaia di imprese con credito per oltre 200 miliardi di euro, affiancandole nelle fasi più critiche di uno scenario economico in continua evoluzione. Il **sistema** produttivo siciliano: gli asset strategici La città di Palermo e la Sicilia possono cogliere l'opportunità di attivare un rilancio strutturale, sostenibile e durevole della propria economia. L'analisi di Srm - Centro Studi collegato a Intesa Sanpaolo spiega che il successo sarà strettamente legato al ruolo dei pilastri portanti del **sistema** produttivo locale. Il primo riguarda l'industria agroalimentare e il settore ICT. La Sicilia crea il 22,6% del valore aggiunto del comparto agroalimentare dell'intero Mezzogiorno, vale a dire 4,3 miliardi di euro. La regione rispetto al resto del Paese presenta una maggiore specializzazione produttiva in questo settore, che esprime il 5,8% dell'economia dell'isola (Italia 4,2%), soprattutto in riferimento all'agricoltura (4,2% contro il 2,2% dell'Italia), al numero di imprese attive (23% contro il 15,2% dell'Italia) e al valore dell'export (13,6% contro il 10,1% dell'Italia). Inoltre, questa filiera rappresenta il 45,3% dell'export della provincia di Palermo. Rilevante è poi la componente ICT-Digitale: nel 2020 il mercato regionale ha registrato un valore di oltre 2,5 miliardi di euro, quasi il 3% del Pil (a fronte del 4% nazionale). Il secondo pilastro strategico è rappresentato da turismo, cultura ed enogastronomia. Nel 2019 la provincia di Palermo ha registrato 1,2 milioni di arrivi e 3,3 milioni di presenze, rispettivamente il 23% e il 22% della Sicilia. Palermo si caratterizza per una minore permanenza media: 2,8 notti contro 3 notti della Sicilia (3,6 al Sud e 3,3 in Italia) ma l'attrattività turistica internazionale è alta. Infatti, ben il 58,6% delle presenze turistiche è straniero (50,5% per la Sicilia, 38% per il Sud e 50,5% per l'Italia). E' interessante evidenziare, inoltre, che la provincia di Palermo si caratterizza per una domanda di qualità: su 100 presenze alberghiere, ben 73 afferiscono a strutture di 5 stelle, 5 stelle lusso e 4 stelle, valore superiore al dato regionale (67) e nazionale (48). Il terzo pilastro è l'economia del mare. Nella provincia di Palermo è presente il 19% delle imprese del settore logistica-trasporti dell'isola (1.533 aziende). Il porto della città movimentata 7,6 milioni di tonnellate di merci (+5% sul 2020, +32% sul 2019) e fa parte, insieme a Termini Imerese, Porto Empedocle e Trapani, dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar di Sicilia occidentale e della ZES Mar di Sicilia occidentale. Nel trasporto Ro-Ro e nel comparto passeggeri (con oltre un milione di viaggiatori), quello palermitano è il secondo porto del Mezzogiorno e il quinto in Italia. Il quarto pilastro riguarda l'energia. La Sicilia è una delle regioni leader nel Mezzogiorno per energie rinnovabili e oil. Nel mix di produzione elettrica è forte il peso di eolico e fotovoltaico (4,7 miliardi di kWh per le due fonti su 16,1 totali prodotti nell'isola). Considerando il complesso delle fonti rinnovabili (oltre eolico e fotovoltaico, anche bioenergie e idrico), la Sicilia è la terza regione del Mezzogiorno per kWh prodotti (5 miliardi di kWh su 36 complessivi della macroarea,

pari al 13,9%). Nella provincia di Palermo grazie a sole e vento si produce il 41% dell' elettricità generata nell' area. La provincia contribuisce per il 18% alla produzione rinnovabile della Sicilia. foto ufficio stampa Confindustria Sicilia (ITALPRESS).

Ucraina: Imo, 500 marittimi ancora bloccati nei porti

Rispetto ai 2000 da inizio conflitto. Ferme 300 imbarcazioni

(ANSA) - ROMA, 21 APR - Circa 500 marittimi di varie nazionalità sono ancora bloccati nei porti ucraini del Mar Nero. E' quanto afferma la Imo, l'organizzazione internazionale dei marittimi, secondo cui circa 1500 marittimi sono stati rimpatriati ma non si è riuscito a costituire un corridoio sicuro per le navi a causa degli scontri e delle mine. Diverse imbarcazioni sono state colpite e affondate da missili e bombe o dalle mine disseminate in mare riportando anche delle perdite fra l'equipaggio. Secondo i calcoli di Lloyd'sIntelligence 300 imbarcazioni si trovano ancora nelle acque territoriali ucraine e solo 12 sono riuscite a lasciare i porti. (ANSA).



Msc: accelera su ricarica a terra, intesa in Nord Europa

Virtuosa e Poesia useranno costantemente questa fonte di energia

(ANSA) - ROMA, 21 APR - Dalla fine di maggio e per tutta la stagione estiva 2022, due navi della flotta di Msc Crociere utilizzeranno in modo costante l'alimentazione da terra durante le loro soste in due porti del Nord Europa: Msc Virtuosa, che potrà alimentarsi presso il nuovo Horizon Cruise Terminal del porto di Southampton, nel Regno Unito, e Msc Poesia, che si allaccerà alla rete elettrica del porto di Rostock-Warnemünde, in Germania. E' quanto prevede un memorandum d'intesa stipulato il 5 aprile tra MSC Crociere e Cruise Baltic, il network in cui sono riuniti 32 porti e destinazioni nel Mar Baltico, per l'utilizzo dell'alimentazione da terra nella regione. Il MoU, si legge in una nota, che riconosce l'importanza di azioni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dall'uomo, evidenzia la volontà reciproca di contribuire a migliorare l'impatto ambientale dell'industria delle crociere. "Abbiamo bisogno che anche altri porti in altri mercati chiave in Europa permettano di utilizzare questo servizio il più rapidamente possibile, unendosi così ai nostri sforzi per raggiungere le zero emissioni nette entro il 2050" ha affermato Linden Coppel, direttore della sostenibilità di Msc Crociere. Entro la fine del 2022, spiega inoltre la nota, 11 delle 21 navi di MSC Crociere saranno dotate di capacità di alimentazione da terra man mano che i loro itinerari le condurranno in porti dove tale tecnologia sarà disponibile. Attualmente però non ci sono più di 14 porti - tra quelli visitati dalle compagnie che fanno parte dell'associazione - dotati di capacità di elettricità da terra, mentre solo il 7% degli ormeggi per crociere sarà attrezzato entro il 2025. (ANSA).



Msc Crociere alimenterà da terra le proprie navi in due porti

Iniziativa per obiettivo zero emissioni nette entro il 2050

Milano, 21 apr. (askanews) - Dalla fine di maggio e per tutta la stagione estiva 2022, per la prima volta due navi della flotta di MSC Crociere utilizzeranno in modo costante l'alimentazione da terra durante le loro soste in due porti del Nord Europa: si tratta di MSC Virtuosa, che potrà alimentarsi presso il nuovo Horizon Cruise Terminal del porto di Southampton, nel Regno Unito, e MSC Poesia, che invece si allaccerà alla rete elettrica del porto di Rostock-Warnemünde, in Germania. Un risultato raggiunto - si legge in una nota di Msc Crociere - grazie al memorandum d'intesa stipulato il 5 aprile tra MSC Crociere e Cruise Baltic per l'utilizzo dell'alimentazione da terra nella regione del Mar Baltico. Il MoU, che riconosce l'importanza di azioni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dall'uomo, evidenzia la volontà reciproca di contribuire a migliorare l'impatto ambientale dell'industria delle crociere. "Noi di MSC Crociere siamo costantemente impegnati per migliorare la nostra impronta ambientale e l'alimentazione da terra ci permette di farlo riducendo drasticamente le emissioni delle nostre navi mentre sono ormeggiate in porto. Abbiamo bisogno che anche altri porti in altri mercati chiave in Europa permettano di utilizzare questo servizio il più rapidamente possibile, unendosi così ai nostri sforzi per raggiungere le zero emissioni nette entro il 2050", ha spiegato Linden Coppel, direttore della sostenibilità di MSC Crociere.



Grimaldi Lines, agevolazioni traghetti per raggiungere il Red Valley Festival ad Olbia

21 Apr, 2022 Raggiungere il Red Valley festival - dal 12 al 15 agosto ad Olbia - a bordo delle navi della flotta Grimaldi Lines usufruendo del 10% di sconto (diritti fissi esclusi). Napoli - Tornano le vibrazioni del Red Valley Festival, la grande kermesse musicale in programma ad Olbia dal 12 al 15 agosto prossimi, con un ricchissimo calendario di ospiti internazionali. Il primo artista a salire sul palco dell' Olbia Arena sarà Blanco, vincitore del Festival di Sanremo 2022, seguito il giorno successivo dal DJ Martin Garrix. Il 14 agosto sarà la volta di Dimitri Vegas e Like Mike, per chiudere con le leggende del rap italiano Fabri Fibra e Marracash che suoneranno il giorno di Ferragosto come la band Pinguini Tattici Nucleari. Per raggiungere l' isola, si potrà viaggiare a bordo delle accoglienti ed eleganti navi Grimaldi Lines, che renderanno piacevole e divertente anche la traversata verso il concerto del proprio artista preferito. La flotta Grimaldi Lines è composta infatti da traghetti e cruise ferry di ultima generazione, che si distinguono per la qualità del servizio offerto. Il top dell' accoglienza è rappresentato dalle due ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona , che servono la tratta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona e viceversa, e dalle gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa, impiegate sulla linea Livorno-Olbia e viceversa . Se si sceglie di viaggiare sulla tratta diurna, molteplici sono le possibilità di trascorrere il tempo ammirando un panorama unico, respirando aria intrisa di iodio e prendendo il sole a bordo piscina. La Compagnia di Navigazione offre a tutti i fan uno sconto del 10% (diritti fissi esclusi) per prenotazioni dal 20 aprile al 15 agosto 2022 e partenze tra il 6 e il 21 agosto 2022 su tutti i collegamenti marittimi da e per la Sardegna. La promozione è cumulabile con altre offerte attive al momento della prenotazione, ma non con altre convenzioni, tra cui quelle per i residenti o derivanti da altre partnership. Tutti i dettagli sullo sconto sono disponibili nella sezione 'partner' del sito ufficiale Grimaldi Lines. Per usufruire dell' agevolazione Red Valley Festival, è possibile prenotare online all' indirizzo www.grimaldi-lines.com, via mail all' indirizzo info@grimaldi.napoli.it, tramite il call center al numero 081496444, oppure presso i punti vendita Grimaldi Tours, indicando il codice sconto dedicato ai fan degli artisti e trasmesso dagli organizzatori dell' evento musicale. Le tratte Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia e viceversa consentono di raggiungere comodamente l' Arena del Red Valley Festival. La Compagnia di Navigazione, inoltre, collega al continente tutti i principali porti del Nord e del Sud dell' isola: a queste due linee se ne affiancano infatti altre sette (Savona-Porto Torres e Savona-Cagliari a partire dal 16 maggio, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Cagliari, Civitavecchia-Arbatax, Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari e viceversa), oltre alla Barcellona-Porto Torres e viceversa che serve il mercato spagnolo. Il Gruppo Grimaldi ha sede a Napoli, controlla una



Corriere Marittimo

Focus

flotta di oltre 140 navi ed impiega circa 15.000 persone. Facente capo alla famiglia Grimaldi, il Gruppo è una multinazionale operante nella logistica, specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Nel settore passeggeri, il Gruppo opera con diversi marchi, diversificati per destinazione: Grimaldi Lines nel Mediterraneo (Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco), Minoan Lines per i collegamenti interni greci (Pireo-Creta, Creta-Isole Cicladi, Pireo-Isole Cicladi), Finnlines per il Mar Baltico (Finlandia, Germania e Svezia), Trasmed per i collegamenti Spagna Continentale-Baleari.

Navigazione

Msc Crociere punta sulla sostenibilità Due navi saranno alimentate da terra

Dalla fine di maggio e per tutta la stagione estiva 2022, per la prima volta due navi della flotta di Msc Crociere utilizzeranno in modo costante l'alimentazione da terra durante le loro soste in due porti del Nord Europa: si tratta di Msc Virtuosa (in foto) e Msc Poesia.

24 VENERDÌ 22 APRILE 2022

Economia **Borsa e brevi**

PROSPETTIVE A POSITIVE
Abb'infra l'anno col più «risultati preventivi»
Alta la fiducia in Europa e il business è in crescita. Il Pil è in crescita e la fiducia è alta. I dati di aprile mostrano che l'economia europea è in crescita e la fiducia è alta. I dati di aprile mostrano che l'economia europea è in crescita e la fiducia è alta.

Mac Crociere punta sulla sostenibilità
Due navi saranno alimentate da terra
Dalla fine di maggio e per tutta la stagione estiva 2022, per la prima volta due navi della flotta di Msc Crociere utilizzeranno in modo costante l'alimentazione da terra durante le loro soste in due porti del Nord Europa: si tratta di Msc Virtuosa (in foto) e Msc Poesia.

Crescono le vendite
L'inflazione alza i prezzi
L'inflazione è in crescita e i prezzi sono alti. I dati di aprile mostrano che l'inflazione è in crescita e i prezzi sono alti. I dati di aprile mostrano che l'inflazione è in crescita e i prezzi sono alti.

Ora torna all'utile
Quota di mercato al 9%
Il gruppo di lavoro è in crescita e la quota di mercato è alta. I dati di aprile mostrano che il gruppo di lavoro è in crescita e la quota di mercato è alta. I dati di aprile mostrano che il gruppo di lavoro è in crescita e la quota di mercato è alta.

Riduzione il prezzo per i dipendenti
Gli azionisti hanno ragione alle difficoltà
Il prezzo per i dipendenti è in crescita e gli azionisti hanno ragione alle difficoltà. I dati di aprile mostrano che il prezzo per i dipendenti è in crescita e gli azionisti hanno ragione alle difficoltà. I dati di aprile mostrano che il prezzo per i dipendenti è in crescita e gli azionisti hanno ragione alle difficoltà.

Il Nautilus

Focus

Lega Navale Italiana: il logo dei 125 anni di storia

Quest'anno la Lega Navale Italiana, fondata il 2 giugno 1897 alla Spezia dal marinaio e scrittore Augusto Vittorio Vecchi (alias Jack la Bolina), compie 125 anni. Per ricordare al meglio questa importante ricorrenza, la Presidenza Nazionale della L.N.I. ha deciso di creare un logo celebrativo che accompagnerà tutte le attività associative nel corso del 2022. Accanto allo storico simbolo L.N.I. campeggia la scritta 125, corredata dalla bandiera italiana con al centro lo stemma della nostra marineria. A contorno di tutto, vi sono i quattro principi fondanti che muovono da oltre un secolo l'operato della Lega Navale Italiana: sport, solidarietà, cultura e ambiente. Parole che significativamente campeggiano sul nuovo logo come le onde del mare. Un logo che, oltre a celebrare i 125 anni, vuole ricordare i valori costitutivi e la missione della Lega Navale Italiana, che persegue ogni giorno lo scopo di diffondere nel Paese e nella popolazione, quella giovanile in particolare, lo spirito marinaro, la conoscenza dei problemi marittimi, l'amore per il mare e per lo sport, l'impegno per la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne. Un impegno reso possibile dal sostegno di oltre 51.000 soci ordinari e circa 260 strutture periferiche tra Sezioni e Delegazioni presenti su tutto il territorio nazionale. Il Presidente Nazionale della L.N.I., Amm. Donato Marzano, ha commentato: 'La missione della Lega Navale Italiana rimane attualissima dopo 125 anni: mettere il mare al centro degli interessi di una nazione a vocazione marittima come l'Italia per storia, interessi economici e commerciali, aspetti sociali di nautica solidale, sportivi e di protezione dell'ambiente, ritengo sia ancora più necessario in questi ultimi anni caratterizzati da una pandemia mondiale e da drammatiche crisi internazionali. Il mare e le sue potenzialità possono fare la differenza nella ripartenza ma sta anche a noi sensibilizzare le istituzioni, l'opinione pubblica, enti e federazioni, il mondo del lavoro e della scuola, la gente. Per farlo è necessario poter contare sull'attenzione del Paese per un suo Ente pubblico e un'Associazione che conta esclusivamente sul contributo dei propri Soci'.



Il Nautilus

Focus

Dover nega a ispettori del sindacato la visita a bordo dei traghetti di P&O Ferries

Dover . I funzionari del Porto di Dover hanno impedito la visita degli ispettori dell' ITF (International Transport Workers' Federation) a bordo dei traghetti della P&O Ferries, al fine di controllare e verificare lo stato di benessere dei marittimi (quelli che hanno sostituito i licenziati) imbarcati su navi presenti nello scalo portuale. Il tutto si è verificato dopo che la P&O Ferries, di proprietà di DP World con sede a Dubai, ha licenziato il mese scorso senza pre-avviso circa 800 lavoratori di traghetti che scalano i porti del Regno Unito e li ha sostituiti con manodopera più economica. La decisione ha sollevato alcune questioni legali considerando che P&O Ferries non ha notificato i licenziamenti al Governo britannico o ai sindacati dei lavoratori. Da allora, la Maritime and Coastguard Agency (MCA) britannica ha proceduto al 'fermo-tecnico' di almeno tre navi P&O Ferries per carenze normative. Attualmente, nel porto di Dover sono sotto 'fermo' tre traghetti della P&O Ferries, il Pride of Kent, il Pride of Canterbury e lo Spirit of Britain, e si è in attesa di una quarta nave della compagnia, la Cote des Flandres. L' MCA non ha fornito dettagli sulle cause della detenzione delle navi, che 'in base ai Regolamenti sul controllo dello Stato di approdo, i rapporti non saranno pubblicati fino al completamento dell' ispezione, ovvero quando la nave verrà rilasciata'. Mentre sulla Pride of Canterbury, la MCA ha identificato problemi con la sicurezza antincendio, inclusa la manutenzione di serrande tagliafuoco, porte tagliafuoco e posizionamento di estintori, nonché carenze con le 'disposizioni di varo per mezzi di sopravvivenza' e manutenzione di uno scivolo di evacuazione gonfiabile, isolamento sui tubi del vapore e tubi a pressione , e argani. La maggior parte dei problemi, e quelli che hanno causato la detenzione, erano legati principalmente alla documentazione, all' addestramento e alla familiarità dell' equipaggio con i sistemi e le procedure. L' International Transport Workers' Federation ha ricordato che, in base al codice ISPS (International Ship and Port Facility Security), i propri ispettori sono autorizzati a entrare in tutti i porti del Regno Unito e a salire a bordo di tutte le navi nelle acque del Regno Unito i cui marittimi richiedono assistenza. In una nota dell' ITF si legge: 'Nonostante l' invio di e-mail in anticipo a titolo di cortesia e il completamento del corso di sicurezza online richiesto dai marittimi, la Polizia Portuale ha negato l' accesso agli ispettori, anche se questi non sono obbligati a fornire un preavviso ai porti o agli armatori d' imminenti visite per ispezionare le navi o indagare sull' abuso dei diritti della gente di mare'. Le ispezioni a bordo di navi si sa che devono essere casuali per natura e per necessità. Il Segretario generale dell' ITF, Stephen Cotton, intanto ha dichiarato: 'P&O Ferries pur dimostrando di non avere alcun riguardo per la legge, è sconcertante che il Porto di Dover impedisca l' accesso agli ispettori ITF che sono semplicemente lì per controllare il benessere dell' equipaggio e la sicurezza



Il Nautilus

Focus

delle navi.' 'Gli ispettori ITF di tutto il mondo sono in prima linea nella protezione degli standard di sicurezza per i marittimi e le navi che equipaggiano. Abbiamo gravi riserve sul motivo per cui sarebbe stato loro negato l' accesso, soprattutto a seguito dei 'fermi' alle navi operate dalla Guardia Costiera, MCA, relativi a problemi di sicurezza e familiarità dell' equipaggio delle navi'. 'Chiediamo al Segretario di Stato per i trasporti Grant Shapps di trovare risposte sul motivo per cui i nostri ispettori sono stati bloccati e ci impegniamo affinché non accada di nuovo', ha affermato Cotton. L' ITF ha affermato di aver informato l' Agenzia britannica della Guardia Marittima e Costiera dell' incidente come violazione del codice ISPS, e sia l' ITF, sia Nautilus International, il sindacato che rappresenta alcuni dei marittimi licenziati, chiedono al Governo del Regno Unito di intervenire. Intanto ITF, Nautilus International e il sindacato britannico RMT (National Union of Rail, Maritime and Transport Workers) hanno annunciato un' azione di protesta per oggi (21 aprile) presso la sede londinese del Gruppo DP World. Abele Carruezzo.

Via alla sfida del digitale per trasporti e intermodalità

La Ueha finanziato il progetto Fenix per applicazioni hi tech

Filomena Greco

TORINO Si chiama Fenix e guarda al futuro della logistica e dell'intermodalità. Si tratta di un progetto finanziato dalla Comunità europea con 11 applicazioni pilota, alcune delle quali nelle regioni del Nord Ovest d'Italia, sul fronte della digitalizzazione dei servizi e delle infrastrutture. Riguarda in totale nove corridoi europei e punta, nell'arco di un triennio, a sviluppare la prima architettura federata europea per la condivisione dei dati per il mondo degli operatori logistici - caricatori, fornitori di servizi logistici, fornitori di infrastrutture di mobilità, città e autorità - in nome dell'interoperabilità tra le diverse piattaforme.

Fondazione Links - ente strumentale della Compagnia di San Paolo e del Politecnico di Torino - è il soggetto che si occupa di implementare i progetti che riguardano l'Italia per conto del ministero dei Trasporti e della Mobilità: i porti di Genova e Spezia, Cargo City a Malpensa e, a Nord-est, il porto di Trieste. Scopo del progetto è quello di contribuire alla costruzione di una piattaforma telematica internazionale e federata della logistica, per accelerare la transizione digitale in un settore chiave per garantire la sostenibilità dei trasporti.

Il progetto si tradurrà in servizi molto concreti come la digitalizzazione dei corridoi doganali, il riconoscimento automatico di Uti (Unità di carico di trasporto intermodale) e mezzi, compilazione automatica della documentazione, localizzazione e prenotazione di parcheggi. Il punto di partenza è complesso, perché il processo di digitalizzazione lungo la supply chain della logistica è assai frammentato con un forte ritardo delle Pmi. Mentre due sono i temi tecnologici centrali: da un lato l'utilizzo di piattaforme, in capo a imprese e trasportatori marittimi, capaci di dialogare dal punto di vista informatico, dall'altro il tema della sicurezza dei dati e la riservatezza delle informazioni. Lo sforzo dunque è quello di contribuire a costruire una interoperabilità tra le attuali e le future piattaforme dei singoli attori della filiera logistica.

L'iniziativa ha come cornice l'impegno del Governo a favore della digitalizzazione di logistica e intermodalità come spiega durante i lavori degli Stati Generali della Logistica Francesco Benevolo, direttore di Ram, Rete Autostrade Mediterraneo, società in house del Mims. «Il Pnrr prevede - evidenzia Benevolo - investimenti per un totale di 250 milioni destinati a implementare la piattaforma digitale logistica nazionale. L'obiettivo è individuare standard di interoperabilità per garantire fluide connessioni digitali tra gli operatori della filiera. In particolare, 45 milioni sono destinati a porti e interporti per cofinanziare le relative piattaforme digitali, altri 175 milioni sono riservati alle imprese della logistica per la digitalizzazione delle filiere, in linea con gli standard di interoperabilità digitale



Il Sole 24 Ore

Focus

degli snodi portuali e retroportuali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Assarmatori e Confitarma esortano ad ammodernare il Codice della Navigazione

Le due associazioni armatoriali illustrano le prossime sfide che lo shipping italiano dovrà affrontare

Assarmatori e Confitarma esortano ad ammodernare il Codice della Navigazione. Intervenedo oggi all'Università La Sapienza a Roma all'evento organizzato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto per celebrare gli 80 anni del Codice della Navigazione, Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, e Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori, si sono dichiarati entrambi concordi sull'esigenza di misure di semplificazione normativa dell'ordinamento marittimo nazionale. Il Codice - ha affermato Sisto - è «un ottantenne in splendida forma, un maratoneta concepito da straordinari maestri del diritto del nostro Paese, al quale però non possiamo chiedere di correre i 100 metri dell'odierna competizione nei mari d'Europa senza un'accurata cura di semplificazione e de-burocratizzazione, accompagnata da una riforma della governance della navigazione. Non possiamo più consentire alle nostre navi di scontare un gap di competitività rispetto alle altre perché abbiamo un Codice che risente della sua età». Il direttore generale di Confitarma ha evidenziato la necessità di un ammodernamento della normativa volto anche a «contrastare un inevitabile flagging out per poter competere con le altre bandiere più flessibili e shipping friendly».

«L'ammodernamento del Codice - ha proseguito Sisto - è fondamentale ed interessa il nostro armamento ma anche la nostra amministrazione visto che tra poche settimane potrebbe sparire la flotta dedicata ai traffici internazionali, in considerazione dell'ormai imminente adeguamento dell'attuale sistema di regole a quanto disposto dalla Commissione Europea con la decisione del giugno 2020 sull'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere comunitarie (dell' 11 giugno 2020, ndr). I vantaggi costruiti negli anni da Confitarma - ha avvertito Sisto - andranno a favorire bandiere come Malta, Madeira, Cipro, che hanno un apparato amministrativo molto più snello rispetto al nostro. La necessità di riforma del Codice equivale alla necessità di rivendicare e rafforzare la marittimità del nostro Paese». «Esiste certamente - ha concordato Alberto Rossi - la necessità di affrontare il tema della competitività della bandiera italiana, ma io direi del cluster marittimo del nostro Paese nel suo insieme. Con due temi da tenere sempre ben presenti. Il primo - ha spiegato il segretario generale di Assarmatori - è quello di integrare il Codice della Navigazione con i principi dell'Unione Europea, sanciti peraltro dal Regolamento 352/17, e mi riferisco quindi alla necessaria tutela della concorrenza, sottolineata anche da diverse sentenze della Corte di Giustizia. Il secondo riguarda la transizione energetica, che si inserisce anch'esso nei temi di più stretta attualità. Deve essere un percorso intelligente, che si poggia sui pilastri della sostenibilità sociale, economica e ambientale. Una transizione appunto, non una rivoluzione che rischia di mietere vittime nel ceto marittimo e anche in quello portuale. Mi



Informare

Focus

riferisco al pacchetto Fit for 55 che, come sottolineato anche dalla Commissione Politiche UE del Senato in una recente risoluzione, rischia di violare il principio di proporzionalità, andando ad impattare in modo ben più corposo su un Paese, come l'Italia, che vanta la più grande popolazione insulare del continente e, di conseguenza, la maggiore flotta dedicata a questi collegamenti. Infine - ha rilevato Rossi - l'inclusione dello shipping nel meccanismo dei certificati di emissione (ETS), comporterà una delocalizzazione dei traffici di transhipment, sui quali rischiamo quindi di perdere il controllo a vantaggio dei porti del Nord Africa, con tutto quello che ne consegue in termini anche di tutela della occupazione e sicurezza dei traffici e degli approvvigionamenti».

Informare

Focus

Nel primo trimestre di quest' anno ABB ha registrato una crescita del +21% dei nuovi ordini

Il periodo è stato archiviato con un utile netto di 632 milioni di dollari (+21%)

Il gruppo elvetico ABB ha chiuso il primo trimestre di quest' anno con ricavi pari a 6,96 miliardi di dollari, con un incremento del +1% sullo stesso periodo del 2021. L' utile operativo è ammontato a 857 milioni di dollari (+7%) e l' utile netto a 632 milioni di dollari (+21%). Nei primi tre mesi del 2022 l' azienda ha acquisito nuovi ordini per un valore complessivo di 9,37 miliardi di dollari (+21%) e al 31 marzo scorso il valore del portafoglio ordini risultava pari a 18,90 miliardi di dollari (+28%). ABB ha reso noto che tra i propri segmenti di business che nel primo trimestre di quest' anno hanno registrato una particolare crescita della domanda c' è quello del settore marittimo, domanda proveniente in particolare dall' industria delle crociere nonché dal più ampio comparto marittimo-portuale.



The screenshot shows the 'informARE' website header with the date '21 aprile 2022' and the tagline 'Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto'. The main article headline reads: 'Nel primo trimestre di quest'anno ABB ha registrato una crescita del +21% dei nuovi ordini'. Below the headline, a sub-headline states: 'Il periodo è stato archiviato con un utile netto di 632 milioni di dollari (+21%)'. The article text begins with: 'Il gruppo elvetico ABB ha chiuso il primo trimestre di quest'anno con ricavi pari a 6,96 miliardi di dollari, con un incremento del +1% sullo stesso periodo del 2021. L'utile operativo è ammontato a 857 milioni di dollari (+7%) e l'utile netto a 632 milioni di dollari (+21%). Nei primi tre mesi del 2022 l'azienda ha acquisito nuovi ordini per un valore complessivo di 9,37 miliardi di dollari (+21%) e al 31 marzo scorso il valore del portafoglio ordini risultava pari a 18,90 miliardi di dollari (+28%).'. A small image of a cruise ship is visible on the right side of the article. At the bottom of the screenshot, there is a search bar and a footer with the text 'Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2022'.

Informare

Focus

Nei primi tre mesi del 2022 i terminal portuali di DP World hanno movimentato 19,3 milioni di container

Traffico in lieve crescita del +1,7%

Nel primo trimestre di quest'anno si è ulteriormente attenuata la crescita del traffico dei container movimentato dai terminal portuali che fanno capo al gruppo DP World di Dubai, trend che dopo aver segnato un rialzo del +17,6% nel secondo trimestre del 2021 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente è sceso a +8,1% nel terzo trimestre dello scorso anno (quando è stato segnato il record storico di traffico trimestrale) e poi a +2,6% nel trimestre successivo e a +1,7% nel primo trimestre del 2022. Nei primi tre mesi di quest'anno, infatti, sono stati movimentati complessivamente quasi 19,3 milioni di teu rispetto a 18,9 milioni di teu nello stesso periodo del 2021. Il volume di carichi movimentato in questa prima parte del 2022 rappresenta comunque il nuovo record relativamente al primo trimestre dell'anno nonché incrementi del +12,1% sul primo trimestre del 2020 e del +10,1% sul primo trimestre del 2019. Nel primo trimestre del 2022 i soli terminal del gruppo in Asia e nel Pacifico hanno movimentato 8,4 milioni di teu, con un aumento del +1,2% sul corrispondente periodo dello scorso anno, mentre i terminal in Europa, Africa e Medio Oriente hanno movimentato 8,0 milioni di teu (+1,4%) e quelli nei porti delle Americhe e dell'Australia 2,8 milioni di teu (+4,0%).



Informare

Focus

Tra le difficoltà che il sistema dei trasporti russo sta affrontando, a breve ci sarà anche quella della carenza di container

Russian Railways esorta ad adeguare i porti russi del Far East per accogliere le merci che non possono passare ad ovest

Le sanzioni nei confronti della Russia adottate per protesta contro l'invasione dell'Ucraina da parte delle truppe di Mosca stanno creando notevoli difficoltà al sistema dei trasporti russo, che è impegnato principalmente a riorientare i flussi di merci verso i porti dell'Estremo Oriente russo stante l'impossibilità di varcare le frontiere occidentali. Scali portuali orientali che, tuttavia, non sono in grado di movimentare tipologie e volumi di carichi che potrebbero esservi indirizzati. Questo limite è stato evidenziato dal gruppo ferroviario russo Russian Railways, che ha esortato a potenziare e ad attrezzare i porti orientali affinché possano movimentare queste ulteriori merci. Il vice direttore generale di Russian Railways, Alexei Shilo, ha affermato che l'azienda ha inviato proposte in tale senso al Ministero dei Trasporti, in quanto - ha specificato - al momento questi scali portuali non hanno sufficiente capacità per movimentare traffici come quelli dei cereali e dei fertilizzanti nonché i traffici containerizzati. Problema - ha precisato Shilo - che deve essere affrontato con urgenza. Intervenedo alla sottocommissione sul trasporto ferroviario dell'Unione Economica Eurasiatica (UEE), l'unione economica che raggruppa Armenia,

Bielorussia, Kazakistan, Kirghizistan e Russia, Shilo ha reso noto che, relativamente al traffico dei container, questo nel nord-ovest della Russia si è dimezzato e si sta anche assistendo - ha detto il vice direttore generale di Russian Railways - ad un reindirizzamento dei flussi di traffico verso rotte alternative che aggirano la Russia. Un altro problema evidenziato dal direttore della società intermodale russa TransContainer, Victor Markov, è la prossima carenza di container in Russia, insufficienza di contenitori che, secondo Markov, si avverterà a partire da giugno, ma con segnali che si percepiranno già alla fine del prossimo mese. Nel corso della riunione il direttore di TransContainer ha spiegato che in Russia, per assicurare i trasporti, sinora c'erano circa 700mila container, di cui circa il 40% forniti dalle compagnie di navigazione, società marittime che secondo una stima di TransContainer per l'80% circa lasceranno il mercato russo. Per Markov, la carenza di container si manifesterà nel periodo giugno-luglio con la mancanza di 100-200mila teu, volume che non potrà essere certo colmato con la produzione di container in Russia che attualmente è pari a soli 6mila teu all'anno. Una misura per rendere meno difficoltoso e oneroso l'arrivo di container dall'estero è stata adottata dal consiglio dell'Unione Economica Eurasiatica che ha disposto il temporaneo azzeramento dei dazi doganali per l'importazione di container acquistati all'estero dalle società russe, dazio che sinora ammonta al 10% del valore del contenitore. La decisione entrerà in vigore martedì prossimo e si applicherà alle transazioni effettuate tra il 28 marzo e il 30 settembre di quest'anno.



Informare

Focus

Da quest'estate due navi di MSC Crociere verranno alimentate da terra mentre sosteneranno in due porti nordeuropei

"MSC Virtuosa" e "MSC Poesia" utilizzeranno i sistemi di cold ironing nei porti di Southampton e Rostock

MSC Crociere ha annunciato che a partire da questa stagione estiva, per la prima volta, due navi della propria flotta, MSC Virtuosa e MSC Poesia, utilizzeranno costantemente l'energia da terra durante le rispettive soste nei porti di Southampton (Regno Unito) e di Rostock-Warnemünde (Germania). La compagnia crocieristica ha specificato che ciò sarà reso possibile grazie ad un memorandum d'intesa stipulato il 5 aprile tra MSC Crociere e Cruise Baltic per l'utilizzo dell'alimentazione da terra nella regione del Mar Baltico, accordo che riconosce l'importanza di azioni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dall'uomo, evidenzia la volontà reciproca di contribuire a migliorare l'impatto ambientale dell'industria delle crociere. Cruise Baltic è il network che riunisce 32 porti e destinazioni nella regione del Mar Baltico. Con la firma dell'intesa Cruise Baltic si impegna a lavorare per favorire la diffusione delle strutture di alimentazione a terra nella regione con l'obiettivo di aumentare il numero di porti che offrono questa possibilità. Da parte sua MSC Crociere si impegna a garantire che le navi da crociera che fanno regolarmente scalo nei rispettivi porti della regione del Mar Baltico utilizzino l'alimentazione elettrica da terra, se disponibile, il prima possibile e non oltre il primo gennaio 2024. MSC Crociere ha reso noto che entro la fine di quest'anno 11 delle 21 navi della propria flotta, comprese tutte le nuove navi costruite dal 2017, saranno dotate di capacità di alimentazione da terra man mano che i loro itinerari le condurranno in porti dove tale tecnologia sarà disponibile.



Informazioni Marittime

Focus

Msc Crociere lancia il giro del mondo. Si parte nel 2024

Si parte il 5 gennaio. Imbarchi a Civitavecchia e Genova per visitare 52 porti in 31 Paesi a bordo di Msc Poesia. È la prima compagnia, dopo anni, ad annunciarlo

Msc Crociere ha aperto mercoledì scorso le vendite per la crociera giro del mondo, la Msc World Cruise, a bordo di Msc Poesia. Si parte il 5 gennaio 2024 con imbarchi a Civitavecchia e Genova verso 52 destinazioni in 31 Paesi diversi. Si tratta di una crociera particolare, diversa dalle usuali settimanali che toccano una serie di porti all'interno di una stessa area geografica, come per esempio il Mediterraneo, i Caraibi o il Sud-est asiatico. Inoltre, erano diversi anni, dallo scoppio della pandemia, che una compagnia crocieristica non organizzava un evento del genere. Il world tour di partenza di Msc Poesia sarà il Mediterraneo, con tappe in Francia, Spagna, Italia, Malta, Cipro, Israele ed Egitto. Dopo aver attraversato il Canale di Suez si passerà nel Mar Rosso, per visitare i monumenti di Luxor e Petra, sul corso del Nilo. Dopo un overnight a Gedda, in Arabia Saudita, la nave si dirigerà a Sud, nell'Oceano Indiano, toccando Zanzibar, Seychelles e Mauritius prima di dirigersi verso l'Africa continentale per un tour del Sudafrica approdando a Durban, Port Elizabeth e Città del Capo. Dopo il Mediterraneo, il Mar Rosso e il Sud Africa, Msc Poesia attraverserà l'Oceano Atlantico del Sud e si dirigerà verso il Sud America

portando gli ospiti ad esplorare l'Amazzonia brasiliana risalendo il Rio delle Amazzoni fino a Manaus. Sarà poi la volta del Brasile con tappe a Salvador de Bahia e Belém, con un overnight a Rio de Janeiro. Si passa poi ai Caraibi: Saint Lucia, Barbados, Martinica, Repubblica Dominicana e Bahamas, compresa l'isola privata di Msc Crociere, Ocean Cay, per poi dirigersi verso il Nord America, dove Msc Poesia approderà a Miami, New York, prima di continuare a Nord verso la Nuova Scozia e Quebec. Infine, ultime tappe del tour di ritorno saranno i principali port del Nord Europa, transitando prima in Groenlandia e Islanda. Msc Poesia è una nave da crociera costruita dai Chantiers de l'Atlantique, a Saint-Nazaire, in Francia, varata nel 2008. Ha una stazza di circa 90 mila tonnellate, una lunghezza di quasi 300 metri e una capienza di 3 mila passeggeri, più circa un migliaio di equipaggio.



Informazioni Marittime

Focus

A Southampton e Rostock due navi di Msc Crociere si attaccano alla spina

Grazie a due memorandum stipulati con Cruise Baltic, dalla fine di maggio Msc Virtuosa ed Msc Poesia utilizzeranno per la prima volta l'alimentazione elettrica di terra durante le soste

Dalla fine di maggio e per tutta la stagione estiva per la prima volta due navi della flotta di Msc Crociere utilizzeranno in modo costante l'alimentazione da terra (il cosiddetto cold ironing) durante le loro soste in due porti del Nord Europa. Si tratta di Msc Virtuosa, che potrà alimentarsi presso il nuovo Horizon Cruise Terminal del porto di Southampton, nel Regno Unito, ed Msc Poesia, che invece si allaccerà alla rete elettrica del porto di Rostock-Warnemünde, in Germania. Un risultato raggiunto grazie al memorandum d'intesa stipulato il 5 aprile tra Msc Crociere e Cruise Baltic per l'utilizzo dell'alimentazione da terra nella regione del Mar Baltico. Il memorandum, che riconosce l'importanza di azioni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dall'uomo, evidenzia la volontà reciproca di contribuire a migliorare l'impatto ambientale dell'industria delle crociere. Entro la fine di quest'anno 11 delle 21 navi di Msc Crociere - comprese tutte le nuove navi costruite dal 2017 - saranno dotate di capacità di alimentazione da terra man mano che i loro itinerari le condurranno in porti dove tale tecnologia sarà disponibile. Al momento però, sono pochi gli scali predisposti a questo sistema. Secondo Clia, l'associazione internazionale delle compagnie crocieristiche, attualmente sono 14, mentre solo il 7 per cento degli ormeggi per crociere sarà attrezzato entro il 2025. Come spiega Linden Coppell, direttore della sostenibilità di Msc Crociere, «l'alimentazione da terra ci permette di ridurre la nostra impronta ambientale abbattendo drasticamente le emissioni delle nostre navi mentre sono ormeggiate in porto. Abbiamo bisogno che anche altri porti in altri mercati chiave in Europa permettano di utilizzare questo servizio il più rapidamente possibile, unendosi così ai nostri sforzi per raggiungere le zero emissioni nette entro il 2050». Il cold ironing permette alle navi in sosta nei porti di spegnere i motori ausiliari, di connettersi all'energia elettrica locale e far funzionare i loro sistemi di bordo senza consumare carburante fossile, oltre a ridurre rumori e vibrazioni a bordo. L'elettricità viene distribuita con trasformatori dedicati che erogano la giusta tensione.



Norvegia, in arrivo navi ibride tra i fiordi

MAICOL MERCURIALI

Nei fiordi norvegesi con navi a emissioni zero. Le prime imbarcazioni saranno pronte a salpare entro il 2030 per crociere all' insegna della sostenibilità.

Nei prossimi anni, infatti, le classiche navi non potranno entrare nei fiordi, dichiarati patrimonio dell' umanità dall' Unesco: per viaggiare negli spettacolari Geirangerfjord e Nærøyfjord, ad esempio, servirà una mobilità marittima green.

E la compagnia Hurtigruten, con l' istituto di ricerca norvegese Sintef, sta cercando di anticipare i tempi.

«La nostra ambizione è imbarcare una nave Hurtigruten Norwegian Coastal Express a emissioni zero entro il 2030», ha affermato Daniel Skjeldam, ceo del gruppo Hurtigruten che dal 1893 collega i 34 porti sulla costa nordica e organizza viaggi in un ambiente marino tra i più suggestivi del mondo.

L' azienda sta aggiornando la flotta attraverso quello che è uno dei più grandi programmi di miglioramento ambientale del suo genere in Europa, che vedrà le emissioni di anidride carbonica ridotte del 25% e di ossidi d' azoto dell' 80%. Delle sette navi Hurtigruten che operano oggi sulla rotta costiera, tre sono già state convertite in navi ibride e le altre quattro lo saranno entro 12-18 mesi. Ma l' obiettivo è zero emissioni.

Il progetto include un nuovo programma di costruzione navale: dalla progettazione alla propulsione, dalle fonti energetiche alle operazioni alberghiere fino alle soluzioni digitali: le nuove navi saranno prive di emissioni e sostenibili dal punto di vista dell' economia circolare. «Abbiamo costruito la nostra ultima nave a combustibili fossili per il Norwegian Coastal Express.

Quando percorreremo la rotta costiera per i prossimi 100 anni, sarà priva di emissioni, rendendo il viaggio più bello del mondo ancora più spettacolare», ha affermato Hedda Felin, ceo di Hurtigruten Norway.

Hurtigruten Norwegian Coastal Express occupa una posizione unica lungo la costa in quanto fa tappa in 34 porti, il che significa che ci sono forti opportunità per utilizzare le future infrastrutture per l' energia verde e diversi porti pianificano di espandere la connettività elettrica a terra. La forte ricerca e l' industria marittima della Norvegia, oltre alla volontà politica di sostenere il trasporto marittimo ecologico, sono fattori positivi che rendono la costa norvegese una soluzione perfetta per questo tipo di iniziativa. «Con questo progetto, Hurtigruten e Sintef possono dimostrare che è possibile realizzare navi passeggeri ecologiche e sostenibili», ha ribadito Alexandra Bech Gjørv, presidente di Sintef, «La riduzione delle emissioni nel settore marittimo non è facile e abbiamo bisogno che aziende



ambiziose come Hurtigruten prendano iniziative come questa».

Msc Crociere alimenterà le proprie navi in due porti del Nord Europa

Redazione Seareporter.it

Ginevra, 21 aprile 2022 - Dalla fine di maggio e per tutta la stagione estiva 2022, per la prima volta due navi della flotta di MSC Crociere utilizzeranno in modo costante l'alimentazione da terra durante le loro soste in due porti del Nord Europa: si tratta di MSC Virtuosa, che potrà alimentarsi presso il nuovo Horizon Cruise Terminal del porto di Southampton, nel Regno Unito, e MSC Poesia, che invece si allaccerà alla rete elettrica del porto di Rostock-Warnemünde, in Germania. Un risultato raggiunto grazie al memorandum d'intesa stipulato il 5 aprile tra MSC Crociere e Cruise Baltic per l'utilizzo dell'alimentazione da terra nella regione del Mar Baltico. Il MoU, che riconosce l'importanza di azioni per la riduzione dell'inquinamento atmosferico causato dall'uomo, evidenzia la volontà reciproca di contribuire a migliorare l'impatto ambientale dell'industria delle crociere. Linden Coppell, direttore della sostenibilità di MSC Crociere, ha dichiarato: "Non vediamo l'ora di utilizzare l'energia da terra a Southampton e Warnemünde per tutta la stagione estiva e ci congratuliamo con le autorità portuali per il loro impegno che lo ha reso possibile per tutta la stagione estiva di quest'anno. Noi di MSC Crociere siamo costantemente impegnati per migliorare la nostra impronta ambientale e l'alimentazione da terra ci permette di farlo riducendo drasticamente le emissioni delle nostre navi mentre sono ormeggiate in porto. Abbiamo bisogno che anche altri porti in altri mercati chiave in Europa permettano di utilizzare questo servizio il più rapidamente possibile, unendosi così ai nostri sforzi per raggiungere le zero emissioni nette entro il 2050". Proprio con questo ambizioso obiettivo, che MSC Crociere ha fissato per il 2050, la Compagnia continua ad esplorare ed investire in nuove tecnologie per la decarbonizzazione con risultati molto promettenti, in modo da ridurre al minimo l'impatto delle navi da crociera sulle comunità portuali e sull'ambiente circostante. In questo processo l'energia da terra gioca un ruolo fondamentale in quanto permette alle navi ferme in porto di spegnere il motore e di connettersi all'energia elettrica locale per far funzionare i loro sistemi di bordo. Con l'elettricità che viaggia verso la nave attraverso un trasformatore appositamente progettato in banchina, questo processo evita le emissioni prodotte dai generatori diesel, migliorando notevolmente la qualità dell'aria e riducendo i livelli di rumore e vibrazioni. Southampton e Warnemünde Southampton è il principale porto di imbarco per le crociere in Nord Europa, accogliendo oltre 2 milioni di passeggeri all'anno. Lo scalo è anche il primo porto del Regno Unito a rendere disponibile l'allaccio delle navi da crociera alla rete elettrica di terra. Rostock-Warnemünde è uno dei porti più avanzati in Europa ed è il più grande fornitore di energia da terra per le navi da crociera. In entrambi i casi, una stretta collaborazione con le autorità locali basata su un interesse comune ha reso possibile la fornitura e l'utilizzo della corrente da



Sea Reporter

Focus

terra. Fondamentale è stata in questo senso la collaborazione tra MSC Crociere e le autorità portuali, che ha permesso di terminare la messa in servizio delle attrezzature prima di poterle utilizzare sistematicamente tra qualche settimana. Cos'è il Cruise Baltic? Cruise Baltic è il network in cui sono riuniti 32 porti e destinazioni nella regione del Mar Baltico. Con la firma dell'accordo, Cruise Baltic si impegna a lavorare per favorire la diffusione delle strutture di alimentazione a terra nella regione con l'obiettivo di aumentare il numero di porti che offrono questa possibilità. Per sostenere il suo scopo, MSC Crociere si impegna a garantire che le navi da crociera che fanno regolarmente scalo nei rispettivi porti della regione del Mar Baltico utilizzino l'alimentazione elettrica da terra, se disponibile, il prima possibile e non oltre il 1° gennaio 2024. Ulteriori investimenti nelle tecnologie per l'alimentazione da terra. Entro la fine del 2022, 11 delle 21 navi di MSC Crociere - comprese tutte le nuove navi costruite dal 2017 - saranno dotate di capacità di alimentazione da terra man mano che i loro itinerari le condurranno in porti dove tale tecnologia sarà disponibile. Diversi porti in tutto il mondo stanno sviluppando infrastrutture per supportare l'alimentazione da terra per le navi da crociera anche a seguito delle richieste provenienti dalle comunità locali. Tuttavia, secondo la CLIA, attualmente non ci sono più di 14 porti - tra quelli visitati dalle compagnie che fanno parte dell'associazione - dotati di capacità di elettricità da terra, mentre solo il 7% degli ormeggi per crociera sarà attrezzato entro il 2025. Linden Coppell ha aggiunto: "Siamo fortemente impegnati a sostenere le istituzioni locali nello sviluppo dell'energia da terra per le nostre navi mentre sono in porto. Ovunque sia disponibile l'alimentazione da terra, daremo la priorità all'impiego di navi che hanno questa capacità. Per garantire la compatibilità con i sistemi delle navi in visita, stiamo collaborando strettamente con le autorità portuali e le società di ingegneria incaricate della progettazione delle infrastrutture. Aspetti come le richieste di energia a bordo e i sistemi tecnici della nave devono essere considerati come parte della pianificazione lato terra". Inoltre, ovunque MSC Crociere sia coinvolta nella costruzione e nel finanziamento di nuovi terminal, la compagnia si sta assicurando che i progetti tengano conto dei requisiti di alimentazione a terra e siano dotati delle infrastrutture necessarie. Tra questi rientrano i nuovi terminal in costruzione a Miami e Barcellona. Altre tecnologie ambientali all'avanguardia dispiegate su tutta la flotta di MSC Crociere. Determinata a raggiungere operazioni di crociera a emissioni zero entro il 2050, la divisione Crociere del Gruppo MSC sta investendo e sostenendo lo sviluppo e l'implementazione di tecnologie innovative e all'avanguardia da impiegare su tutta la sua flotta. L'alimentazione da terra è un esempio tra i numerosi progressi raggiunti sul fronte della sostenibilità. 14 delle navi di MSC Crociere sono state dotate di sistemi ibridi di pulizia dei gas di scarico, garantendo una riduzione degli ossidi di zolfo del 98%. Entro la fine del 2022, le 5 navi più moderne della compagnia avranno sistemi di riduzione catalitica selettiva, che convertono gli ossidi di azoto in azoto innocuo e acqua. MSC World Europa e MSC Euribia - navi attualmente in costruzione la cui consegna è prevista rispettivamente nel 2022 e nel 2023 - saranno le prime navi alimentate a GNL di MSC Crociere. Il gas naturale liquefatto (GNL)

Sea Reporter

Focus

è di gran lunga il combustibile marino più pulito attualmente disponibile su scala. Riduce drasticamente le emissioni delle navi, migliorando significativamente la qualità dell'aria, in particolare per le comunità delle città portuali e delle zone costiere. Il GNL elimina virtualmente le emissioni locali di inquinanti atmosferici come gli ossidi di zolfo del 99%, gli ossidi di azoto dell'85% e le particelle del 99%. In termini di emissioni a livello globale, il GNL gioca un ruolo importante nella mitigazione del cambiamento climatico poiché le navi che lo utilizzeranno come combustibile avranno il potenziale di ridurre le emissioni di anidride carbonica fino al 25% rispetto ai carburanti marini standard. MSC World Europa sarà anche la prima nave da crociera a utilizzare la tecnologia delle celle a combustibile a ossido solido (SOFC). Questo tipo di cella a combustibile è progettato per generare elettricità con un'efficienza maggiore dal 20% al 30% attraverso un processo elettrochimico senza combustione rispetto alla tradizionale propulsione marina basata sulla combustione e ai motori ausiliari. Quando funziona con GNL, la tecnologia SOFC riduce le emissioni di carbonio equivalente fino al 60% rispetto alle fonti di propulsione esistenti, come il diesel elettrico a doppio combustibile, ed emette una quota pressoché nulla di inquinanti atmosferici nocivi, tra cui ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particolato. L'esperienza acquisita attraverso l'installazione iniziale su MSC World Europa dovrebbe permettere di scalare i futuri sistemi di questo tipo. Inoltre, la Divisione Crociere del Gruppo MSC ha avviato diverse partnership con cantieri navali, fornitori di energia, società di infrastrutture, sviluppatori di tecnologie e istituzioni accademiche. Queste permetteranno ulteriori studi sulle celle a combustibile, sulle navi alimentate a idrogeno e su altre tecnologie emergenti che offrono il potenziale per abilitare navi a emissioni nette zero. L'ambizione della compagnia è quella di studiare e testare sempre di più queste potenziali soluzioni attraverso programmi di nuove costruzioni e retrofitting, per accelerare il loro sviluppo, aiutarle a raggiungere la maturità e implementarle nella flotta.

De Paolis (Bulk Mare): "Ecco perchè il mercato robusto del dry bulk dovrebbe proseguire"

Secondo l'esperto broker marittimo sono più i motivi per essere ottimisti su un mantentimento dei noli su livelli elevati grazie a diversi fattori

Genova - Sia il mercato del trasporto marittimo di carichi dry bulk che quello liquid bulk sembrano avere di fronte a sé prospettive rassicuranti per i ritorni economici degli armatori. Questo, almeno, è quanto emerso dalle analisi di Eugenio De Paolis ed Ennio Palmesino in occasione del seminario intitolato dal titolo 'Noli marittimi: dai container al tramp - analisi e conseguenze della tempesta perfetta' organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti. A proposito delle spedizioni via mare di carichi secchi l'amministratore delegato di Bulk Mare ha ripercorso gli ultimi due anni vissuti dal dry bulk shipping dicendo che 'da inizio 2021 quello che abbiamo visto è stato veramente scioccante'. Oltre alla pandemia molti altri sono i fattori da tenere in considerazione per comprendere le dinamiche del mercato: commerciale, marittimo, regole tecniche e altro. 'Il Pil cinese ha un andamento che non è trainante come prima, ma proprio perché il coefficiente di crescita del Pil si sta stabilizzando, la politica commerciale si sta modificando. Nel 2021 abbiamo visto una crescita del 8,2% del Pil, gli esercizi precedenti viaggiavano almeno attorno al 10%. Notiamo che c'è qualche cambiamento da interpretare e da leggere sugli obiettivi della politica cinese' ha spiegato De Paolis. C'è poi un altro aspetto messo in evidenza dall'esperto broker marittimo: 'Prima del Covid la logistica si era talmente ottimizzata che non era percepita come una criticità: si andava sulla politica just in time (ho bisogno di questo per il prossimo semestre, producimi questo e trasportami questo). Poi col Covid si è bloccato questo ingranaggio, questa perfezione e il risultato sono stati rallentamenti, congestioni e porti fermi'. Non solo: 'Tutte le nuove tecnologie hanno raffreddato gli interessi degli armatori a investire in scrubber, ballast water treatment, propulsioni alternative e nuove navi. I cantieri hanno dimostrato scarsa prontezza e reattività generando un rallentamento nella costruzione di nuove navi. Anche il discorso dei nuovi combustibili alternativi ha generato perplessità'. De Paolis, dopo aver ricordato che il bunker è passato dai 280 dollari di febbraio 2021 ai 1.200 di oggi, ha sottolineato infine che un impatto significativo, in termini soprattutto di rallentamento della velocità di servizio, è atteso anche dalle nuove normative sull'efficienza delle navi previste entrare in vigore dal 2023. Oltre a ciò un allarme è stato lanciato sul fatto che le criticità negli approvvigionamenti di materie prime indurrà prossimamente l'Europa a importare 'prodotti che non saranno sottoposti alle regole europee del green way, come mais o prodotti americani non conformi a regole comunitarie'. Perché dunque il sentiment sembra essere positivo per le società armatoriali attive nei trasporti dry bulk? 'Tutte le situazioni che vediamo (mancanza di navi e tante offerte di carichi) fa pensare che questo mercato dei carichi secchi robustissimo continui. Se vogliamo fare i genovesi, pessimisti, noi vediamo



Shipping Italy

Focus

che quello che ha causato il covid creerà uno scotto da pagare: a un certo punto questi aumenti dei noli e prezzi delle commodity il mercato non riuscirà a pagarli e questo potrebbe far temere in un grande crollo dei valori attuali in proiezione' è stata la conclusione dell' a.d. di Bulk Mare.

Shipping Italy

Focus

gli effetti attesi dal conflitto militare in atto? Secondo l'ex presidente di Genoa Sea Tankers 'la guerra potrebbe creare alla lunga una situazione favorevole agli armatori. Quando infatti c'è una minore disponibilità di greggio sul mercato, per esempio per una momentanea chiusura di un'area di imbarco, i trader si precipitano ad acquistare greggio alternativo da altre aree. Ma anche quando l'isteria dei noli finisce, il mercato comincia a riarrangiare la matrice delle origini e delle destinazioni dei carichi. Se il greggio alternativo viene da più lontano, aumenta la domanda di stiva e gli armatori potranno chiedere noli più alti'. Una cosa, secondo Palmesino, salta agli occhi esaminando questi sbalzi di mercato: 'I picchi sono stati causati da eventi esogeni, come i boicottaggi, le tensioni geopolitiche, il Covid, la guerra in Ucraina. Fattori improvvisi e imprevedibili', già descritti dal prof. Demaria negli anni '60 del secolo scorso e da lui chiamati 'i fatti entelechiani'. Un dinosauro che irrompe sulla scena e sconvolge la situazione. Altro che econometria, niente formule, niente fondamentali, niente fattori endogeni'. A proposito delle nuove costruzioni secondo l'esperto broker di carichi liquidi 'un armatore prima di ordinare una nave nuova oggi è molto confuso dalle nuove normative che entreranno in vigore e dalle alternative di combustibili che esisteranno. Per le tanker la flotta oggi è dimensionata sui consumi attuali di petrolio e non c'è grande incentivo a costruire nuove navi. Non vedo nessuna spinta ad allargamento flotta tanker o al rinnovamento, il mercato è frenato'. Discorso diverso vale per il trasporto via mare di gas: 'Vediamo invece un'esplosione di interesse per navi che trasportano gas liquido, le metaniere; navi costosissime. Quelle da 170.000 mc di portata costano oltre 200 milioni di dollari ciascuna. C'è isteria per costruire queste navi che solo pochi cantieri sanno fare in Corea e Giappone. Secondo alcuni studi la flotta di navi metaniere oggi in mare è composta da 660 navi circa, entro quattro anni supererà la flotta di Vlcc ossia le superpetroliere che sono 850'.

Migliori e peggiori

Londra: nuovo spunto rialzista per Carnival

(Teleborsa) - Scambia in profit la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere , che lievita del 2,56%. A livello comparativo su base settimanale, il trend di Carnival evidenzia un andamento più marcato rispetto alla trendline del World Luxury Index . Ciò dimostra la maggiore propensione all' acquisto da parte degli investitori verso Carnival rispetto all' indice. Il quadro tecnico di breve periodo di Carnival mostra un' accelerazione al rialzo della curva con target individuato a 1.442,3 centesimi di sterlina (GBX). Rischio di discesa fino a 1.382,8 che non pregiudicherà la buona salute del trend corrente ma che rappresenta una correzione temporanea. Le attese sono per un' estensione della trendline rialzista verso quota 1.501,8.



Crociere, Genting ci riprova

Resorts World Cruises è stata registrata come società a Singapore: il marchio viene accostato alla vecchia proprietà di Genting e quindi questo potrebbe essere l'atto di nascita di una potenziale nuova start-up crocieristica di proprietà della famiglia Lim

Monfalcone - Resorts World Cruises è stata registrata come società a Singapore secondo quanto riferisce The Straits Times; il marchio Resorts World viene accostato alla vecchia proprietà di Genting e quindi questo potrebbe essere l'atto di nascita di una potenziale nuova start-up crocieristica di proprietà della famiglia Lim. Quest'ultima ha fondato negli anni Novanta del secolo scorso Star Cruises, che si è trasformata nel colosso asiatico delle crociere Genting Hong Kong. Quest'ultimo, prima della crisi finanziaria che lo ha investito, possedeva tre marchi, Star Cruises appunto, Crystal Cruises e l'ultima nata Dream Cruises su cui erano state puntate le maggiori risorse. I liquidatori nominati dal tribunale sono alla ricerca di acquirenti per i beni aziendali, inclusa la flotta delle navi di proprietà più la nuova Global Dream che rimane incompiuta nei cantieri Mv Werften in Germania, anch'essi parte della galassia Ghk (e quindi in fase di liquidazione). Le voci nel settore ipotizzano che la famiglia Lim spera di continuare il suo coinvolgimento nell'industria crocieristica concentrandosi però su un solo marchio: quindi Resort World Cruises potrebbe essere il contenitore dove far confluire gli asset per continuare sulla strada del mercato premium aperto con Dream Cruises. Il nuovo marchio potrebbe quindi fare da base legale per eventuali offerte alle aste di aggiudicazione dei pezzi pregiati della vecchia compagnia. Questa però non sarebbe la prima volta della rinascita di un marchio appena fallito sotto nuova veste: infatti soltanto in epoca pandemica ci sono due esempi da citare. Il primo riguarda Cordelia Cruises che non è altro che la riproposizione di Jalesh Cruises, la prima compagnia crocieristica dedicata al mercato indiano che non ha retto allo scoppio dell'epidemia di Covid-19. L'altro invece riguarda Ambassador Cruise Line, compagnia dedicata al mercato inglese con navi classiche: la sua classe dirigente era la stessa che aveva guidato fino al fallimento Cruise & Maritime Voyages: la "World Dream", ultima nave operativa di Dream Cruises, è stata fermata il 2 marzo a Singapore dopo che la compagnia non è riuscita ad ottenere finanziamenti sufficienti per continuare a far funzionare la nave, adducendo "circostanze difficili". In una dichiarazione rilasciata da Ghk, è stato chiarito che l'identificazione di "potenziali piani di riparazione e l'agevolazione della ristrutturazione del gruppo, inclusa Dream Cruises", ha fornito finanziamenti di emergenza sufficienti. Questi hanno consentito il completamento di ulteriori 16 crociere programmate dopo la nomina dei liquidatori provvisori congiunti per il gruppo malese. La sorella "Genting Dream" era stata fermata in precedenza, dopo che Hong Kong aveva vietato le crociere a causa della diffusione della variante omicron. Questa nave però non era più di proprietà effettiva

The screenshot shows the top of a web page from 'The Medi Telegraph'. The header includes the site name and navigation links for 'EVENTI', 'BLOG', 'AUDIO & VIDEO', and 'ARCHIVIO'. Below the header, there's a section titled 'Crociera, Genting ci riprova' with a sub-headline: 'Resorts World Cruises è stata registrata come società a Singapore: il marchio viene accostato alla vecchia proprietà di Genting e quindi questo potrebbe essere l'atto di nascita di una potenziale nuova start-up crocieristica di proprietà della famiglia Lim'. Below the text is a small image of a cruise ship. At the bottom of the screenshot is a cookie consent banner with the text: 'Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella cookie policy. Per quanto riguarda la pubblicità, noi e terze parti selezioniamo, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti finalità pubblicitarie: annunci e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze. Puoi acconsentire all'utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta". Chiudendo questa informativa, continui senza accettare.' There are two buttons: 'Scegli e personalizza' and 'Accetta'.

The Medi Telegraph

Focus

di Ghk, infatti quest' ultima l' aveva ceduta ad un pool di banche per finanziare la costruzione della classe Global, mantenendone però la gestione operativa. Infine la più piccola Explorer Dream, la prima ripartita nel luglio 2020, era ferma già da tempo perché i viaggi domestici a Taiwan (anche con scali) avevano ormai poca domanda. Questo trasformismo crocieristico potrebbe permettere quindi di far continuare sotto nuova veste una compagnia che era stata molto apprezzata fin dalla sua nascita. Sicuramente la clientela non le manca, ma la pubblicità negativa del fallimento sarà difficile da cancellare con ancora molti passeggeri prenotati in attesa di ricevere i dovuti rimborsi per le crociere già pagate. Non resta che attendere la prossima puntata della telenovela di Ghk.

L'ESPRESSO

LASTAMPA

100% EVENTI ALDO ARIO & VIDEO ARCHIVO ENR

The Medit Telegraph
Seguendo il Mediterraneo con i suoi protagonisti

Shipping » Crociere e Traghetto »

Msc Crociere, a fine 2022 metà della flotta avrà la spina

Dalla fine di maggio e per tutta la stagione estiva 2022, per la prima volta due navi della flotta di Msc Crociere utilizzeranno in modo costante l'alimentazione da terra durante le loro soste in due porti del Nord Europa: il tratto di "Msc Virtuosa" e "Msc Poesia"

Informativa

Continua senza accettare

Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella [cookie policy](#).
Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti [finalità pubblicitarie](#): *analisi e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti.*
Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze.
Puoi consentire all'utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta".
Chiudendo questa informativa, continui senza accettare.

Scegli e personalizza

Accetta

The Medi Telegraph

Focus

con le autorità locali basata su un interesse comune ha reso possibile la fornitura e l' utilizzo della corrente da terra. Fondamentale è stata in questo senso la collaborazione tra Msc Crociere e le autorità portuali, che ha permesso di terminare la messa in servizio delle attrezzature prima di poterle utilizzare sistematicamente tra qualche settimana. Cruise Baltic è il network in cui sono riuniti 32 porti e destinazioni nella regione del Mar Baltico. Con la firma dell' accordo, Cruise Baltic si impegna a lavorare per favorire la diffusione delle strutture di alimentazione a terra nella regione con l' obiettivo di aumentare il numero di porti che offrono questa possibilità. Per sostenere il suo scopo, Msc Crociere si impegna a garantire che le navi da crociera che fanno regolarmente scalo nei rispettivi porti della regione del Mar Baltico utilizzino l' alimentazione elettrica da terra, se disponibile, il prima possibile e non oltre il 1 gennaio 2024. Entro la fine del 2022, 11 delle 21 navi di Msc Crociere - comprese tutte le nuove navi costruite dal 2017 - saranno dotate di capacità di alimentazione da terra man mano che i loro itinerari le condurranno in porti dove tale tecnologia sarà disponibile. Diversi porti in tutto il mondo stanno sviluppando infrastrutture per supportare l' alimentazione da terra per le navi da crociera anche a seguito delle richieste provenienti dalle comunità locali. Tuttavia, secondo la Clia, attualmente non ci sono più di 14 porti - tra quelli visitati dalle compagnie che fanno parte dell' associazione - dotati di capacità di elettricità da terra, mentre solo il 7% degli ormeggi per crociera sarà attrezzato entro il 2025. Coppell ha aggiunto: "Siamo fortemente impegnati a sostenere le istituzioni locali nello sviluppo dell' energia da terra per le nostre navi mentre sono in porto. Ovunque sia disponibile l' alimentazione da terra, daremo la priorità all' impiego di navi che hanno questa capacità. Per garantire la compatibilità con i sistemi delle navi in visita, stiamo collaborando strettamente con le autorità portuali e le società di ingegneria incaricate della progettazione delle infrastrutture. Aspetti come le richieste di energia a bordo e i sistemi tecnici della nave devono essere considerati come parte della pianificazione lato terra". Inoltre, ovunque Msc Crociere sia coinvolta nella costruzione e nel finanziamento di nuovi terminal, la compagnia si sta assicurando che i progetti tengano conto dei requisiti di alimentazione a terra e siano dotati delle infrastrutture necessarie. Tra questi rientrano i nuovi terminal in costruzione a Miami e Barcellona.