



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 24 febbraio 2023**



Rassegna stampa

Prime Pagine

24/02/2023	Corriere della Sera Prima pagina del 24/02/2023	8
24/02/2023	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 24/02/2023	9
24/02/2023	Il Foglio Prima pagina del 24/02/2023	10
24/02/2023	Il Giornale Prima pagina del 24/02/2023	11
24/02/2023	Il Giorno Prima pagina del 24/02/2023	12
24/02/2023	Il Manifesto Prima pagina del 24/02/2023	13
24/02/2023	Il Mattino Prima pagina del 24/02/2023	14
24/02/2023	Il Messaggero Prima pagina del 24/02/2023	15
24/02/2023	Il Resto del Carlino Prima pagina del 24/02/2023	16
24/02/2023	Il Secolo XIX Prima pagina del 24/02/2023	17
24/02/2023	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 24/02/2023	18
24/02/2023	Il Tempo Prima pagina del 24/02/2023	19
24/02/2023	Italia Oggi Prima pagina del 24/02/2023	20
24/02/2023	La Nazione Prima pagina del 24/02/2023	21
24/02/2023	La Repubblica Prima pagina del 24/02/2023	22
24/02/2023	La Stampa Prima pagina del 24/02/2023	23
24/02/2023	MF Prima pagina del 24/02/2023	24

Primo Piano

23/02/2023	CivOnline Adsp: sindacati pronti alla battaglia	25
------------	---	----

23/02/2023	La Provincia di Civitavecchia Adsp: sindacati pronti alla battaglia	26
23/02/2023	Ship Mag AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, concreta l'ipotesi dello sciopero dei dipendenti	27
23/02/2023	Shipping Italy Sindacati in fibrillazione a Civitavecchia per i lavoratori dell'Adsp	28

Genova, Voltri

23/02/2023	Agensir Porto di Genova: Stella Maris, nel 2022 visitate 2104 navi e contattati 74.233 marittimi	30
23/02/2023	BizJournal Liguria Via della Superba: domani ore 1.00-17.00 modifiche alla viabilità	31
23/02/2023	Genova Today "Gravi criticità a bordo", altra nave fermata dalla guardia costiera	32
23/02/2023	Informare Nel porto di Genova una nave cipriota è stata sottoposta a fermo amministrativo	34
23/02/2023	Informare Fiom Cgil, ci aspettiamo che il prossimo PRP di Genova confermi la vocazione esclusivamente cantieristica dell'intera area delle riparazioni navali Quello che resta dell'affresco per il waterfront genovese dell'architetto Renzo Piano	35
23/02/2023	PrimoCanale.it Porto di Genova, cargo cipriota fermato: troppe irregolarità	38
23/02/2023	Ship Mag Nave cipriota fermata nel porto di Genova, accertate diverse violazioni delle norme internazionali	39
23/02/2023	Ship Mag Genova, posata la base della nuova Torre piloti del porto / Immagini	40
23/02/2023	Shipping Italy Fermata la nave che trasporta gli scarti di marmo per il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri	41
23/02/2023	The Medi Telegraph Porto di Genova, patto tra Aponte e Spinelli: nasce la mega-banchina container	42

Ravenna

23/02/2023	Sesto Potere Anche a Ravenna ci sarà la Casa delle Tecnologie Emergenti grazie a un'alleanza col Comune di Bologna	44
24/02/2023	Settesere Ravenna, il Polo della nautica è un accordo mancato, saltata la firma tra Sapir e PnRa	46

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/02/2023	(Sito) Adnkronos Migranti, Msf: 20 giorni stop e 10mila euro di multa per Geo Barents	48
------------	---	----

23/02/2023	Ansa	49
<hr/>		
23/02/2023	Ansa	50
<hr/>		
23/02/2023	Ansa	51
<hr/>		
23/02/2023	corriereadriatico.it	52
<hr/>		
24/02/2023	corriereadriatico.it	53
<hr/>		
24/02/2023	corriereadriatico.it	54
<hr/>		
24/02/2023	LaPresse	56
<hr/>		
23/02/2023	Ship Mag	57
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/02/2023	Agenparl	58
<hr/>		
23/02/2023	CivOnline	61
<hr/>		
23/02/2023	FerPress	64
<hr/>		
23/02/2023	Il Nautilus	66
<hr/>		
23/02/2023	Informare	69
<hr/>		
23/02/2023	Informatore Navale	71
<hr/>		
23/02/2023	Informazioni Marittime	74
<hr/>		
23/02/2023	La Provincia di Civitavecchia	76
<hr/>		
23/02/2023	Messaggero Marittimo	79
<hr/>		
23/02/2023	Port News	81
<hr/>		
23/02/2023	Sea Reporter	83
<hr/>		

Bari

23/02/2023	Il Nautilus	86
<hr/>		

Brindisi

23/02/2023	Ship Mag	87
Teodoro Titi: "Esperienza e competenza, così è nata 34EST" / Intervista		

Taranto

23/02/2023	Shipping Italy	88
Non è di Medway il nuovo treno container fra il porto di Taranto e il Lazio		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

23/02/2023	FerPress	89
Merlo: Ponte sullo Stretto troppo basso? A rischio il transito delle grandi navi		
23/02/2023	Informare	90
Federlogistica avverte di non progettare un ponte sullo Stretto di Messina troppo basso, che impedirebbe il transito delle navi		
23/02/2023	Informatore Navale	91
Merlo: Ponte sullo Stretto troppo basso? A rischio il transito delle grandi navi		
23/02/2023	Informazioni Marittime	92
Ponte sullo Stretto, Merlo (Federlogistica): "Transito delle navi a rischio se troppo basso"		
23/02/2023	Messina Oggi	93
Siracusano: "I lavori del Porto Tremestieri vanno sbloccati"		
23/02/2023	Messina Oggi	94
Porto Tremestieri, Uil: "Grazie a Siracusano spiragli positivi dal governo Meloni"		
23/02/2023	quotidianodisicilia.it	95
Ponte sullo stretto di Messina, oggi il tavolo del Mit e l'allarme di Federlogistica		
23/02/2023	Sea Reporter	97
Merlo: Ponte sullo Stretto troppo basso? A rischio il transito delle grandi navi		
23/02/2023	Ship Mag	98
Merlo: "Ponte sullo Stretto troppo basso? A rischio il transito delle grandi navi"		
23/02/2023	Shipping Italy	99
Merlo: "Ponte sullo Stretto troppo basso per le navi moderne"		
23/02/2023	Stretto Web	100
Porto di Tremestieri: riunione al Ministero, la soddisfazione dell'Uil		
23/02/2023	Stretto Web	101
Messina, la beffa della zona Falcata: nuovo studio per la bonifica, ma esisteva già un piano approvato		

Augusta

23/02/2023	Shipping Italy	103
Resta aperta la partita delle gru del terminal container di Augusta		

Palermo, Termini Imerese

23/02/2023	The Medi Telegraph	105
<hr/>		
Incidente su lavoro ai cantieri navali di Palermo, due ore di sciopero		

Focus

23/02/2023	(Sito) Adnkronos	106
<hr/>		
Porti, il 25 febbraio sciopero dei lavoratori		
23/02/2023	Agenparl	107
<hr/>		
Immigrazione, Petrucci (Fdl): con nuove regole per i salvataggi in mare il Governo tiene fede alle sue promesse		
23/02/2023	Agenparl	109
<hr/>		
TRASPORTI FRIJIA (FDI): "SOSPENSIONE AUMENTO CANONI DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA E CONFERMA MAREBONUS E FERROBONUS PER AIUTARE E RILANCIARE I SETTORI PORTUALE E TRASPORTO MARITTIMO"		
23/02/2023	Ansa	111
<hr/>		
Msc, l'8 giugno battesimo dell'ammiraglia 'green' Euribia		
23/02/2023	Ansa	112
<hr/>		
International Chamber of Shipping: la comunità marittima chiede alle Nazioni Unite di evacuare urgentemente i marittimi intrappolati nei porti ucraini		
23/02/2023	AskaneWS	113
<hr/>		
L'8 giugno a Copenaghen il battesimo di Msc Euribia		
23/02/2023	AskaneWS	114
<hr/>		
La stretta del governo contro le Ong che salvano i naufraghi nel Mediterraneo		
23/02/2023	Il Nautilus	116
<hr/>		
IL GRUPPO GRIMALDI RISPONDE ALL'ENNESIMA STRAVAGANZA DI MOBY-CIN		
23/02/2023	Il Nautilus	117
<hr/>		
IL GRUPPO GRIMALDI ALLA FIERA LETEXPO DI VERONA		
23/02/2023	Informare	118
<hr/>		
Accentuata la diminuzione (-30,4%) dei carichi da e per l'Italia		
23/02/2023	Informatore Navale	119
<hr/>		
BATTESIMO A COPENAGHEN PER MSC EURIBIA NUOVA AMMIRAGLIA «GREEN» E VENTIDUESIMA NAVE DI MSC CROCIERE		
23/02/2023	Informatore Navale	121
<hr/>		
IL GRUPPO GRIMALDI ALLA FIERA LETEXPO DI VERONA		
23/02/2023	Informazioni Marittime	122
<hr/>		
Battesimo a Copenaghen per "MSC Euribia"		
23/02/2023	Messaggero Marittimo	123
<hr/>		
Un Piano per il mare: l'annuncio di Musumeci		
23/02/2023	Sea Reporter	124
<hr/>		
Battesimo a Copenaghen per Msc Euribia		
23/02/2023	Shipping Italy	125
<hr/>		
Msc Aurelia non sarà l'unica nave noleggiata dalla Turchia come hotel galleggiante		
23/02/2023	Shipping Italy	126
<hr/>		
Survey Srm - Contship fra 400 imprese del Nord Italia: il 58% si affida a spedizionieri		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

SEVENTY
VENEZIA



Ai funerali della moglie
Lettera del Papa a Banfi
«Sei il nonno d'Italia»
di **Clarida Salvatori**
a pagina 21



Di Maria fa tre gol
Juve e Roma, show in Europa
di **Massimiliano Nerozzi**
e **Luca Valdiserri** a pagina 43

SEVENTY
VENEZIA

Anti-americanismo

QUELLE VECCHIE OSTILITÀ

di **Antonio Polito**

Niente di ciò che sta accadendo in Ucraina spiega la crescente differenza di giudizi tra l'opinione pubblica italiana e quella di altri Paesi europei. Né le diverse letture della crisi e del suo antefatto, né un certo grado di assuefazione all'orrore, e nemmeno una strisciante insofferenza per l'esposizione mediatica di Zelensky bastano a dar conto dell'elevato numero di italiani che vorrebbero sospendere gli aiuti militari agli ucraini (una maggioranza relativa), o preferirebbero un cedimento, un accordo qualsiasi, anche se ingiusto, anche se a scapito dell'agredito (una consistente minoranza).

Non è infatti nelle ragioni della diplomazia o della politica che va cercata la radice di questo disincanto. È piuttosto nei valori, nella cornice culturale e ideale in cui si muove la storia degli italiani, che vanno cercate le cause di un fenomeno che non si può sottovalutare, e che può spingere politici, pur di diversa storia e provenienza come Berlusconi, a cavalcarlo per tornaconto elettorale, unendo così l'utile ai doveri di amicizia verso l'autocrate di Mosca.

Il primo di questi valori è ovviamente la pace. I popoli che hanno un ricordo vicino della guerra sul proprio territorio sono naturalmente meno bellicosi. Agiscono qui da noi due forme di «pacifismo». La prima per così dire «attiva», nel senso che spinge a mobilitarsi per ottenere la fine della guerra e, nelle sue forme più utopiche, la fine di tutte le guerre.

continua a pagina 28

Ucraina La risoluzione contro l'invasione russa passa con 141 sì. India e Pechino si astengono. Voci su un negoziato a Ginevra

L'Onu vota il ritiro di Mosca

Attesa per la presentazione del piano di pace cinese. Sale la tensione sul fronte con la Moldavia

SCENARI E STRATEGIE

Lo zar ha perso ma non ci crede per colpa nostra

di **Jonathan Littell**
alle pagine 8 e 9

VITTIME E PROPAGANDA

La scia di sangue, il conflitto si gioca anche sui numeri

di **Francesco Battistini**
a pagina 7

IL CONSULENTE MINCHENKO

«Putin rinvigorito. Inutile ipotizzare un successore»

di **Marco Imarisio**
a pagina 9



A Irpin, in Ucraina, cadono i missili russi. Una mamma e il figlio corrono nei rifugi sull'unica via di fuga

di **Viviana Mazza**

Risoluzione dell'Onu sul ritiro di Mosca dall'Ucraina. Sette contrari, India e Cina si astengono. Attesa per la presentazione del piano di Pechino, ma la Nato accusa: pronti a dare aiuti militari a Putin.
da pagina 2 a pagina 11

L'INTERVISTA / PRODI

«Scelte difficili se Biden prova a dividere la Ue»

di **Massimo Franco**



Per il governo italiano si profilano scelte difficili se gli Usa, sulla crisi ucraina, proveranno a dividere l'Europa. Così l'ex presidente della Commissione Ue Prodi.
a pagina 5

L'AGGRESSIONE AL LICEO

Valditara, un caso le frasi sulla preside

di **Marco Cremonesi**

«È una lettera del tutto impropria. Non esiste alcuna deriva fascista». Così il ministro dell'Istruzione Giuseppe Valditara sulla lettera scritta agli studenti dalla preside del Liceo da Vinci di Firenze Annalisa Savino dopo l'aggressione di sabato mattina davanti all'istituto. «Valutiamo misure», ha detto il ministro. E ora è bufera.

a pagina 12 **G. Gori**

GIANNELLI

XI JINPING: IL PIANO DI PACE



La strage dell'hotel Condannato il sindaco: 2 anni e 8 mesi Rigopiano, 25 assoluzioni L'ira dei parenti: vergogna

di **Giusi Fasano** e **Virginia Piccolillo**

Per la strage di Rigopiano venticinque assoluzioni «perché il fatto non sussiste». Condannati solo in cinque, tra i quali il sindaco e l'ex gestore dell'albergo travolto dalla valanga il 18 gennaio del 2017. La rabbia in aula a Pescara dei familiari delle 29 vittime: «Vergogna, fate schifo».
alle pagine 18 e 19

L'ORDINE AI DIPENDENTI: ELIMINATE LA APP L'Europa cancella TikTok

di **Francesca Basso** e **Michela Rovelli**

La Commissione europea ha ordinato a tutti i propri dipendenti di disinstallare «al più presto» l'app TikTok dai propri dispositivi aziendali e personali. Il termine ultimo il 15 marzo.
a pagina 17

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Gli infiltrati

Ormai è palese che la sinistra ha infiltrato nel governo degli agenti provocatori che sembrano disegnati apposta per assecondare i peggiori stereotipi sui reazionari. Prendiamo il compagno Valditara. Un manipolo di squadristi riempi di botte gli studenti di un liceo fiorentino e lui che fa? Se volesse aiutare la Meloni gli basterebbe dire: «Non sottovalutiamo l'accaduto perché anche il fascismo era nato ai bordi di un marciapiede, con un pestaggio consumatosi nell'indifferenza». Di colpo si allenterebbero i pregiudizi e perderebbero senso certe polemiche retrodatate. Invece l'infiltrato tace e così quelle parole deve scriverle una preside, la professoressa Annalisa Savino. Solo a quel punto Valditara interviene. Contro i picchiatori? Mac-

ché, contro la preside, verso la quale minaccia di prendere non meglio precisate «misure». I suoi sodali dell'opposizione non chiedevano di meglio per poter rilanciare l'allarme fascista. D'altronde in settimana il compagno La Russa aveva dettato la linea: parlare male del gay affinché la sinistra possa continuare a dire che la destra parla male del gay. Manca solo che Sanguiliano chiami al ministero della Cultura l'autore dei testi di Lucio Battisti, così ripartirà la sarabanda sui «boschi di braccia tese». Ops, lo ha appena fatto.

Se Giorgia Meloni non si sbriga a infiltrare nel governo qualcuno che abbia veramente a cuore la destra, questi per il 25 aprile sono capacissimi di organizzare un convegno a Predappio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SEVENTY
VENEZIA



30224
9 771120 498108
Noni Italiane SpA - P.A. - D.L. 33/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 100 Milano

Tragedia di Rigopiano, ieri si è chiuso il processo di primo grado: 5 condanne e 25 assoluzioni. I parenti delle 29 vittime gridano in aula: "Ingiustizia è fatta"



VACUNANEX CAM Isolamento CERTIFICATO CON SOLI 21 MM

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

VACUNANEX CAM Isolamento CERTIFICATO CON SOLI 21 MM

Venerdì 24 febbraio 2023 - Anno 15 - n° 54

€ 2,00 - Anziché: € 3,00 - € 1700 con il libro SCEMI DI GUERRA

SQUADRISTI Il ministro attacca la preside Valditara fa a pezzi la Carta antifascista

"Valuto provvedimenti". Dopo la lettera della dirigente sulla matrice squadristica dell'aggressione ai liceali a Firenze, il titolare dell'Istruzione vuole misure contro di lei. Le opposizioni unite chiedono le sue dimissioni

BISONI E DELLA SALA A PAG. 8-9

Mannelli S. P.A.S.O. IL NUOVO ARSIZIA GIBELINSKY CHE S. CAMILLA ELITE DEMOCRAZIE

CAMPAGNA LOMBARDA Fontana, spese pagate dall'Ats e dai fornitori

SPARACIARI A PAG. 12

SANTALUCIA DELL'ANM "Sul Dap Nordio vuole frenare i controlli dei pm"

PACELLI A PAG. 9

Scemi di guerra

Marco Travaglio

Oggi è nelle edicole e nelle librerie il mio nuovo libro "Scemi di guerra. La tragedia dell'Ucraina, la farsa dell'Italia: un Paese pacifista preso in ostaggio dai NoFax" (ed. PaperFirst). Vi anticipo un'ampia sintesi della mia introduzione.

"Mi piacciono gli italiani", diceva Winston Churchill: "Vanno alla guerra come se fosse una partita di calcio e vanno a una partita di calcio come se fosse la guerra". Infatti, da quando un anno fa la Russia dell'autocrate criminale Vladimir Putin ha invaso l'Ucraina, abbiamo trasformato quella tragedia in una farsa. Con un dibattito politico-giornalistico da bar sport, umiliante, primitivo, cavernicolo, ridicolo: tutto slogan, grugniti e clave. Fino al giorno prima cravamo tutti virologi ed epidemiologi, poi siamo diventati tutti strateghi esperti di geopolitica e questioni militari...

Ma gli scemi di guerra non sono soltanto i foreign fighter da salotto che ogni sera, nei talk show, fanno il present'arm in soggiorno e marciano in assetto di guerra sul divano con l'elmetto di cartapesta sulle ventitré: quelli semmai sono i furbi di guerra, perché ci guadagnano sempre. Gli scemi di guerra siamo tutti noi cittadini italiani ed europei che, a parte rare eccezioni (come la manifestazione del 5 novembre 2022 in piazza San Giovanni a Roma), non ci siamo ancora ribellati a questa propaganda, sempre più tragicomica a mano a mano che i sondaggi fotografano la realtà: un Paese in gran parte pacifista tenuto in ostaggio da politici e opinionisti... No Pax. Tutti impegnati in una mission impossibile: giustificare l'ingiustificabile per trascinarci in una guerra per procura, nata come conflitto regionale, che longignori hanno trasformato in conflitto mondiale al fianco di un Paese che non è nostro alleato né nell'Ue né nella Nato. Un Paese aggredito, certo, ma come centinaia di altri dal 1946 a oggi, ai quali non abbiamo mai inviato neppure un fucile a tappo. Anzi, gli altri aggrediti continuiamo a non aiutarli e ad abbandonarli: dai curdi bombardati dalla Turchia di Erdogan agli yemeniti massacrati dall'Arabia Saudita e dall'Iran. Il dovere della cobelligeranza incostituzionale vale solo per l'Ucraina. E solo perché ce lo ordinano gli Stati Uniti...

In questo anno abbiamo subito, accettato e digerito di tutto. Si cita spesso la massima di Eschilo: "In guerra la verità è la prima vittima". Magari fosse vietato parlare di guerra (chi lo fa si becca 15 anni di galera), in Italia è vietato parlare di pace (chi lo fa finisce alla gogna, linciato e lapidato sulla pubblica piazza). Perciò sono state abolite tutte le basi del discorso pubblico di una democrazia evoluta.

SEGUE A PAGINA 6-7

SONDAGGI PREMIER BOCCIATA SU KIEV E BONUS 110%. B. GONGOLA: "ITALIA CON ME" L'Italia pacifista spaventa Meloni "FERMARE LA GUERRA" 2 SU 3 TEMONO L'ATOMICA LA MARCIA PERUGIA-ASSISI

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Ricatti a B.? a pag. 3 • Montanari Carta Valditara a pag. 11 • Lerner Israele e il fascismo a pag. 13 • Valentini Il Pd serve vivo a pag. 11 • Barbacetto Censura 2.0 a pag. 11 • Delbecchi Ignazio 'belva' a pag. 20

REGALI DI PASQUA Nell'uovo di Fedez la sorpresa è Carlo De Benedetti

Selvaggia Lucarelli Si possono criticare i Ferragnez per molte ragioni che hanno a che fare con dichiarazioni sgangherate, scelte professionali di entrambi, simpatie o antipatie per l'aspetto mediatico della coppia. A PAG. 16

IL NUOVO LIBRO DI MARCO TRAVAGLIO SCEMI DI GUERRA

D'URSO, EREDITÀ CONTESA

Bertinotti: "Quel Warhol ora è mio"

GIARELLI A PAG. 15



La cattiveria

Varsavia: Joe Biden inculpa sulla scaletta dell'aereo. Ogni tanto il suo amico immaginario gli fa lo sgambetto WWW.FORUM.SPINOZA.IT

IL DUO MAHARIDGE-BRUDER

"Il caso Snowden: noi e quel pacco da cui tutto iniziò"

OLIVA A PAG. 17



RAPPRESENTANTE DI LISTA

"La mafia si può combattere pure con un concerto"

MANNUCCI A PAG. 18





IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXVIII NUMERO 47 DIRETTORE CLAUDIO CERASA VENERDI 24 FEBBRAIO 2023 - € 1,80 + € 0,50 REVIEW n. 15 - € 3,00 libro "BENEDETTO XVI"

Putin e i pesciolini. I dodici mesi di guerra visti con gli occhi dei nostri figli ci dicono qualcosa di importante su cosa vuol dire difendere la libertà

Damià Foster Wallace, formidabile scrittore e saggista americano, raccontava spesso una storia per spiegare a capoverso alcuni aspetti preoccupanti della modernità. La storia narra di due giovani peschi che nuotano sereni e spensierati in mare aperto. A un certo punto, i due peschi incontrano un pesce più anziano che arriva dalla riva opposta. Il pesce più anziano, di fronte ai peschi più piccoli, si ferma, fa un cenno di saluto e con cordialità dice: "Salve ragazzi! Come state? Ma com'è l'acqua oggi?". A quel punto, i due giovani peschi si fermano, si guardano smarriti e con un po' stupore si chiedono: "Acqua? È che cos'è l'acqua?". La storia di Damià Foster Wallace può aiutarci a mettere a fuoco alcuni aspetti forse più trascurati degli ultimi dodici mesi passati, come si dice, con la guerra alle porte di casa nostra. L'aspetto in questione non riguarda la strategia militare, la sfera economica o le conseguenze politiche del conflitto. Riguarda un aspetto più importante

che ha a che fare con la nuova quotidianità rimasta da una generazione speciale: quella dei nostri figli. Si è detto spesso che il conflitto in Ucraina, soprattutto per noi europei, è stato il primo conflitto della storia recente letteralmente a portata di mano, o forse sarebbe meglio dire a portata di palma, ma la grande differenza con altri conflitti è importante: negli altri, i pochi passi dalle nostre case, pensate al Kosovo, è la presenza costante, istantanea, immensa, della guerra nelle vite dei più giovani. Una immensità che in questi mesi si è moltiplicata per ragioni tecnologiche - avere la guerra a portata di reel non è anche ciò che è lontano estremamente vicino. Una immensità che in questi mesi si è moltiplicata per ragioni di prossimità: vedere ogni giorno una città o una città bombardata così vicina alle città dove stiamo rende anche ciò che è lontano estremamente vicino. Una immensità che in questi mesi si è manifestata anche perché molti dei nostri figli in Ucraina la vivono ogni giorno - la mattina

quando escono di casa e salutano un portiere sereno, il pomeriggio quando escono da scuola e salutano un compagno di classe sereno, il sabato quando escono da casa dei nonni e salutano una badante serena. E per ragioni più varie, dunque, l'accesso alla guerra, agli orrori della Russia, alle tragedie vissute dall'Ucraina, è diventato semplice come trovare una puntata di Popeye. Dal 2020 a una scena di "Mercoledì" su Netflix. È una guerra, la prima guerra della storia moderna, che ha colpito emotivamente i più piccoli, i più giovani, con un'intensità non inferiore rispetto a quanto la guerra abbia colpito i più grandi. E se vogliamo, in questa immersione nella guerra della generazione dei pesciolini, Damià Foster Wallace ci ha dato più interessante riguarda l'affermazione tra i più giovani di una certezza non scemolata. La certezza, cioè, di avere sul campo un nemico riconoscibile, perché, rappresenta tutto ciò che il nostro mondo ha oggi il dovere di combattere. E la consapevolezza

simmetrica che dall'altra parte, oggi, chi si difende da un dittatore sanguinario sta difendendo non solo un paese oppresso ma anche un'idea vivibile: quella di poter vivere liberamente in una democrazia. Sarà capitato anche a voi di dover spiegare, in questi mesi, quali cosa ai vostri figli, ai più piccoli e ai più grandi, e sarà capitato anche a voi di leggere nei loro occhi un sentimento a metà tra paura ("Papà, è la Terza guerra mondiale?"), l'angoscia ("Papà, ricordarti anche noi?") e lo spavento ("Papà, ma quante persone ha ucciso Putin?"). Ma allo stesso tempo sarà capitato anche a voi, specie a chi ha figli più grandi, di vedere affermarsi negli occhi della generazione ancora un desiderio: più forte di qualsiasi primordiale istinto di sopravvivenza, il desiderio di avere giustizia, il desiderio di capire da che parte stia, il desiderio di capire che cosa è quest'acqua di cui non ci eravamo accorti, quest'acqua di nome democrazia, che ci dà ogni giorno l'ossigeno giusto per respirare la libertà.

L'Ucraina è Europa

Charles Michel ci dice che ci sarà sostegno a Kyiv "fino alla vittoria"

Il presidente del Consiglio europeo ricorda la notte di un anno fa e ripercorre la "rivoluzione" nella difesa

La minaccia esistenziale

Bruxelles. L'Unione europea non tornerà al "business as usual" con l'Ucraina, ma la sosterrà "fino alla vittoria" perché la guerra lanciata da Vladimir Putin rappresenta un pericolo esistenziale per l'Europa democratica, dice al Foglio il presidente del Consiglio europeo, Charles Michel. In un'intervista esclusiva a un anno esatto dall'aggressione della Russia contro l'Ucraina, Michel racconta della notte in cui ci è cominciata l'invasione: una telefonata di Volodymyr Zelenskyy alle quattro del mattino sul suo cellulare e lo choc iniziale. Sono seguite decisioni storiche, adottate all'unanimità, sulle sanzioni e le forniture di armi a Kyiv. La promessa all'Ucraina: Ventisette prosegue ancora oggi. Secondo Michel, la guerra della Russia ha innescato una "rivoluzione" per l'Ue che segna l'inizio dell'Europa della difesa. La promessa all'Ucraina, oltre a sostenerla militarmente, è di accompagnarla fino "all'adesione all'Ue".

"Basta coi filoputin"

Gli elogi a Meloni, le critiche al Cav, no fly zone e ricostruzione. Parla l'ambasciatore ucraino

Roma. In certi momenti la voce gli trema ancora, quando ripensa che è già passato un anno. "Capimmo subito che non sarebbe stata una guerra veloce. Ma ovviamente nutrivamo la speranza che non si arrivasse fin qui, fino al 365° giorno". Che invece il conflitto durerà, ancora, Yaroslav Melnyk, l'ambasciatore ucraino in Italia, lo ha compreso nel suo recente viaggio a Kyiv, dove ha accompagnato Giorgia Meloni. "Una missione molto importante: un potente segnale di sostegno all'Ucraina. Le siamo sinceramente grati: ha dimostrato forte leadership, oltreché umanità". Poi l'ambasciatore riprende fiato. Getta uno sguardo a ciò che verrà: "Continuiamo ad aspettarci il pieno sostegno dall'Italia". Una speranza quasi avvolta in un timore: come che questo sostegno possa venir meno? Eccone evocate, le parole di Berlusconi. "Le sue dichiarazioni ci preoccupano profondamente perché seminare discordia ora significherebbe aumentare la vulnerabilità dell'Europa, e questo risponde alle ambizioni russe di frammentare il continente e stabilire nuove zone di influenza".

Forza Bonaccini

Buone ragioni per andare alle primarie e offrire un sostegno a un Pd pragmatico e riformista

Al direttore - Caro Cerasa, mi chiedo di un'opinione sulle primarie per il segretario nazionale del Pd e sul candidato che voterò. Se ancora disprezzo un potente segnale di sostegno all'Ucraina, Le siamo sinceramente grati: ha dimostrato forte leadership, oltreché umanità. Poi l'ambasciatore riprende fiato. Getta uno sguardo a ciò che verrà: "Continuiamo ad aspettarci il pieno sostegno dall'Italia". Una speranza quasi avvolta in un timore: come che questo sostegno possa venir meno? Eccone evocate, le parole di Berlusconi. "Le sue dichiarazioni ci preoccupano profondamente perché seminare discordia ora significherebbe aumentare la vulnerabilità dell'Europa, e questo risponde alle ambizioni russe di frammentare il continente e stabilire nuove zone di influenza".

Andrea's Version

Certo che eleggere, contro tutti i pronostici, la prima donna segretaria del Pd per farla secca come un uomo dopo appena un paio di settimane, questa sì che è una grande alla grande a qualsiasi domanda di novità. Ps. E continuando coi segretari, Amoro nostro carissimo, noi comunque ai suoi piedi. Leggere il tentativo "Berlusconi irritato: Zelenskyy non sa nulla di me, lo scappai dalla guerra". Ecco, appunto.

Le avanguardie per la democrazia

L'establishment che combatte le autocrazie ha le sue remore e le sue lentezze ma ha garantito un anno formidabile di sostegno agli ucraini nell'interesse internazionale dell'equilibrio e della pace violata da Mosca

Le guerre non sono il campo privilegiato della logica o della razionalità, al contrario, sono il luogo delle passioni facinorose.

In treno con Meloni

Catrine di un viaggio decisivo in Ucraina tra sigarette slim e ansia large

Kyiv, dal nostro inviato. Che ha detto Igor? "Via queste pistole, ci pensiamo noi". La mattina che porterà il presidente del Consiglio a Kyiv ha un

La battaglia che salvò Kyiv

Mosca è arrivata a Hostomel sprecando colpi e senza un piano B

Hostomel, dalla nostra inviato. Un anno di storia in tonnellate di rottami: camion Kamaz con il muso schiacciato, ali di elicotteri Kh-32, cingoli, un

trono di betulla che nessuno ha idea del perché i soldati russi abbiano avuto l'idea, o la necessità, di portarsi da Mosca. I lavoratori dell'aeroporto Antonov 2 di Hostomel non si aspettavano di ritrovarsi al centro della battaglia per la sopravvivenza di Kyiv. Avevano ricevuto informazioni di un attacco imminente e l'ordine era di spostare i preziosi aerei, soprattutto il grandissimo An-225 Mrya: il cauto di trasporto più grande del mondo, sven-

to giorni dopo dai colpi russi. Il 23 febbraio erano stati testati i motori, per il giorno seguente si attendevano i documenti per spostarli dai parti di

chiama Kateryna Lanko, Darya Berg e Olga Karach. Lanko è ucraina ed è l'unica a condurre la sua azione con scienza dal suo paese, da Kyiv, e mi auguro sinceramente che possa continuare a farlo in piena libertà, tanto più significativamente perché nel suo paese vige la legge marziale. Che non vige in Russia, dove legge marziale vorrebbe dire che c'è una guerra, che è esattamente quello che la legge in vigore vieta di dire e di pensare: dunque la Russia Darya Berg è stata costretta a riparare in Georgia, da dove continua ad animare la mobilitazione attraverso una rete Telegram di 300 attivisti intitolata "Vai nel bosco", che è un sano invito a espatriare clandestinamente e insieme a mandare le autorità a quel paese.

Dalla parte di chi è al fronte

Chi rifiuta di battersi va rispettato, ma non ha una superiorità morale

Odessa, dal nostro inviato. Fra i miei amici più stretti, e dai quali più regolarmente dissenso, annovero Mao Valderrama e il Movimento nonviolento. Grazie a lui e al Movimento nonviolento, nell'ambito della mobilitazione di Europe for Peace vengo a sapere della "Campagna di obiezione alla guerra" guardami, signora, signora, dalla tentazione di fare dell'ironia sull'arrivo per i titoli e le sigle. È un fatto che la Campagna ha in questi giorni sviluppi cui assegna una speciale importanza, e in particolare la visita comune in Italia di tre giovani donne, militanti a sostegno di obiettivi di coscienza, renitenti alla leva e disertori russi, bielorusi e ucraini. Si

Peppi il censore

Provenzano ha il vizio di sindacare sulla dignità degli accademici (che non sono del Pd)

Roma. Rieccolo, il censore. Peppi Provenzano si è ormai calato nella parte di presidiare in bene in virtù di quale autorità etica o intellettuale, si mette a sindacare sulla dignità delle nomine degli accademici in ruoli tecnici. Stavolta ha puntato il profl. Andrea Giovannardi, onore del Diritto tributario all'Università di Trento, che non deve assolutamente essere nominato presidente della Commissione tecnica per i Fabbiosi standard. Il vicesegretario uscente del Pd apprende dai giornali che il professore è un possibile candidato per quel ruolo e scrive un'interrogazione insieme a Maria Cecilia Guerra, esponente di Articolo 1 entrante nel Pd, per chiedere al governo di "sopprimere" sulla nomina di Giovannardi. E che avrà mai fatto? È un farabutto? È un incompetente? Tutt'altro. "orvix".

Capì d'imputazione, se così possiamo definirli, sono questi: innanzitutto è un "tributarista di Vicenza", e non si capisce se la cosa grave sia la professione o la provenienza; poi è "autore con il collega Darío Stevanato di un saggio "Autonomia, differenziazioni, responsabilità", e quindi pare che sia colpevole di conoscere la materia vivibile di un'indagine di occupazione metodologica per individuare i fabbiosi standard degli enti locali, ma soprattutto, è "molto vicino al governatore del Veneto Luca Zaia". Non nel senso che è un vicino di casa, ma perché è un componente della delegazione tecnica che si occupa dell'autonomia della regione Veneto. In sostanza, la colpa di Giovannardi non è che sia in disaccordo con il governatore, ma professionalmente per svolgere quel ruolo, ma che la pensa diversamente da Provenzano. (Capisco segue nell'inserto 11)

potremmo accusare quella preside di "arroganza di antifascismo!"

È un reato che non esiste. Erano amici. Non esiste ancora.



WARRIOR È UN REATO CHE NON ESISTE. ERANO AMICI. NON ESISTE ANCORA.

Disgustosi rigurgiti

Il surreale antifascismo pro foibe e no solidarietà al ministro dell'Istruzione minacciato

Il paese siffatto in cui un ministro della Repubblica può essere minacciato di morte, ma tutta la chattering class del progressismo scatta come un salpifero della banda ad accusare lui di minacciare i presidi dei licei, possono davvero succedere cose "disgustose" (prendiamo in prestito l'aggettivo dalla disgustata dirigente scolastica). La cosa disgustosa - per chi convensi un po' di senso dell'equilibrio - è che qualche genietto che bazzica a Torino il centro sociale Askatasuna, non nuovo alle escandescenze, ha scritto sul social pubblico "Ho sognato questa notte le barricate di via Botteghe". E Digos qua non entra più, Validara a testa in giù". Scimmiettando le parole usate cinquant'anni fa dai suoi pessimi nonni, ai tempi picciottini prelettori e oggi irribili antifascisti da tastiera. Il ministro dell'Istruzione e del Merito Giuseppe Validara non ne è particolarmente preoccupato, se non per il brutto clima. Più preoccupante, se non fosse la solita solfa, è appunto il clima attorno. Annalisa Savino, dirigente scolastica del liceo "Leonardo da Vinci" di Firenze, fu dal quale è avvenuta l'aggressione a Validara, ha scritto una lettera agli studenti in cui le è slittata un po' la frizione. Validara ha definito la lettera "impropria" e ha detto l'ovvio: "In Italia non c'è alcuna deriva violenta e autoritaria, non c'è alcun pericolo fascista". Poi ha concluso, e questo poteva risparmiarselo, nel paese in cui a scuola non si riescono a sanzionare meno gli smartphone. "Se l'atteggiamento dovesse persistere, vedremo se sarà necessario prendere misure". Non una minaccia "a testa in giù", diciamo. (Crippa segue nell'inserto 11)

Parla Luca Zaia

"La guerra Russia-Ucraina va chiusa con la diplomazia. Basta ai parrucconi no autonomia"

Roma. Rieccolo il presidente Luca Zaia, in Veneto chiamano il Doge. Oggi è passato un anno dallo scoppio della guerra in Ucraina. Un doge all'Ucraina cosa spedisce oltre e cannoni? "Un uomo di buon senso parte dalla premessa che l'Ucraina è il paese aggredito e la Russia il paese aggressore. Senza l'aiuto dell'occidente, l'Ucraina sarebbe stata spazzata via. È innegabile". Un uomo di buon senso subito dopo cosa aggiunge? "Aggiunge che i conflitti vengono chiusi con importanti azioni diplomatiche e che è impensabile ritenere che Putin e Zelenskyy possano arrivare alla soluzione da soli. Quella soluzione che auspico, per interrompere questo offeso mazzacore, non può essere uno sforzo congiunto compiuto da America e Cina". Siamo al telefono con il governatore del Veneto Luca Zaia. (Capisco segue nell'inserto 11)

Rede di sicurezza

Da Pier Silvio, a Giorgetti, e poi Fini e Tremonti. Così Meloni punta la maggioranza

Roma. È la rete di sicurezza, la diplomazia apparentemente alternativa, e in verità primaria, che s'attiva alla bisogna. Sono consono chi si trovano fin dentro gli anfratti più inaccessibili di Areore e che al contempo collegano Palazzo Chigi con Via XX Settembre, ma non solo. Ci sono di mezzo i rampolli della real casa di Berlusconi, un lato, e c'è Giancarlo Giorgetti dall'altro, e oltre a lui c'è Massimiliano Fedriga, Gianfranco Fini, Ignazio La Russa e Giulio Tremonti sono altri alfani di collegamento. Il loro compito è quello di stretta degli alleati bizzosi s'approssimano, e su questi contatti che Giorgia Meloni confida per elaborare una manovra elusiva. E la rete di sicurezza, a questo punto, che la funzione principale di questo esercito della stabilità è la deterrenza. "Fare scherzi? Non si provate". (Valelenti segue nell'inserto 11)

Quaresima con Gusto

Vogliamo rassicurare anche i più rigidi censori della morale, tipo quelli di Quaresima di Repubblica: noi cat-

colici non abbiamo mai "scalato la montagna con gli infradito", come Gianni Cupero. Il Catechismo, che non è un manuale di autolesionismo come il regolamento delle primarie del Pd, non ha mai imposto prove così gravi. E anche sul piano letterario, le rinunce per la Quaresima non sono quelle immaginate dagli stravaganti gourmet nelle cucine di Rep. Non è vero che "nei 40 giorni che precedono la Pasqua storicamente ci si astiene dalla carne" e che anzi sarebbero vietati pure "latticini e strasivi vari". Passi per gli strasivi, ma il formaggio non è bandito, né la carne. L'obbligo di astenersi è solo il Mercoledì delle ceneri e il Venerdì santo. Dove abbiamo visto la dieta "che oggi la chiameremmo italo-vegana" e i quaranta giorni di puro detox "non si sa. I casi sono tre: o si sono confusi con la "Quaresima green" che prescrive di spingere il gas, lanciata da qualche confuso teologo, o nel giornale fondato dal caro amico. Benaglio hanno sottofondo solo catechismi tradizionali, e sarebbe scoperta indigesta. O non distinguono tra Quaresima e Ramadan, e questo è poco ma sicuro. (Mazzucco Crippa)

Quaresima con Gusto

Vogliamo rassicurare anche i più rigidi censori della morale, tipo quelli di Quaresima di Repubblica: noi cat-

colici non abbiamo mai "scalato la montagna con gli infradito", come Gianni Cupero. Il Catechismo, che non è un manuale di autolesionismo come il regolamento delle primarie del Pd, non ha mai imposto prove così gravi. E anche sul piano letterario, le rinunce per la Quaresima non sono quelle immaginate dagli stravaganti gourmet nelle cucine di Rep. Non è vero che "nei 40 giorni che precedono la Pasqua storicamente ci si astiene dalla carne" e che anzi sarebbero vietati pure "latticini e strasivi vari". Passi per gli strasivi, ma il formaggio non è bandito, né la carne. L'obbligo di astenersi è solo il Mercoledì delle ceneri e il Venerdì santo. Dove abbiamo visto la dieta "che oggi la chiameremmo italo-vegana" e i quaranta giorni di puro detox "non si sa. I casi sono tre: o si sono confusi con la "Quaresima green" che prescrive di spingere il gas, lanciata da qualche confuso teologo, o nel giornale fondato dal caro amico. Benaglio hanno sottofondo solo catechismi tradizionali, e sarebbe scoperta indigesta. O non distinguono tra Quaresima e Ramadan, e questo è poco ma sicuro. (Mazzucco Crippa)

Quaresima con Gusto

Vogliamo rassicurare anche i più rigidi censori della morale, tipo quelli di Quaresima di Repubblica: noi cat-

colici non abbiamo mai "scalato la montagna con gli infradito", come Gianni Cupero. Il Catechismo, che non è un manuale di autolesionismo come il regolamento delle primarie del Pd, non ha mai imposto prove così gravi. E anche sul piano letterario, le rinunce per la Quaresima non sono quelle immaginate dagli stravaganti gourmet nelle cucine di Rep. Non è vero che "nei 40 giorni che precedono la Pasqua storicamente ci si astiene dalla carne" e che anzi sarebbero vietati pure "latticini e strasivi vari". Passi per gli strasivi, ma il formaggio non è bandito, né la carne. L'obbligo di astenersi è solo il Mercoledì delle ceneri e il Venerdì santo. Dove abbiamo visto la dieta "che oggi la chiameremmo italo-vegana" e i quaranta giorni di puro detox "non si sa. I casi sono tre: o si sono confusi con la "Quaresima green" che prescrive di spingere il gas, lanciata da qualche confuso teologo, o nel giornale fondato dal caro amico. Benaglio hanno sottofondo solo catechismi tradizionali, e sarebbe scoperta indigesta. O non distinguono tra Quaresima e Ramadan, e questo è poco ma sicuro. (Mazzucco Crippa)

Quaresima con Gusto

Vogliamo rassicurare anche i più rigidi censori della morale, tipo quelli di Quaresima di Repubblica: noi cat-

colici non abbiamo mai "scalato la montagna con gli infradito", come Gianni Cupero. Il Catechismo, che non è un manuale di autolesionismo come il regolamento delle primarie del Pd, non ha mai imposto prove così gravi. E anche sul piano letterario, le rinunce per la Quaresima non sono quelle immaginate dagli stravaganti gourmet nelle cucine di Rep. Non è vero che "nei 40 giorni che precedono la Pasqua storicamente ci si astiene dalla carne" e che anzi sarebbero vietati pure "latticini e strasivi vari". Passi per gli strasivi, ma il formaggio non è bandito, né la carne. L'obbligo di astenersi è solo il Mercoledì delle ceneri e il Venerdì santo. Dove abbiamo visto la dieta "che oggi la chiameremmo italo-vegana" e i quaranta giorni di puro detox "non si sa. I casi sono tre: o si sono confusi con la "Quaresima green" che prescrive di spingere il gas, lanciata da qualche confuso teologo, o nel giornale fondato dal caro amico. Benaglio hanno sottofondo solo catechismi tradizionali, e sarebbe scoperta indigesta. O non distinguono tra Quaresima e Ramadan, e questo è poco ma sicuro. (Mazzucco Crippa)

Quaresima con Gusto

Vogliamo rassicurare anche i più rigidi censori della morale, tipo quelli di Quaresima di Repubblica: noi cat-

colici non abbiamo mai "scalato la montagna con gli infradito", come Gianni Cupero. Il Catechismo, che non è un manuale di autolesionismo come il regolamento delle primarie del Pd, non ha mai imposto prove così gravi. E anche sul piano letterario, le rinunce per la Quaresima non sono quelle immaginate dagli stravaganti gourmet nelle cucine di Rep. Non è vero che "nei 40 giorni che precedono la Pasqua storicamente ci si astiene dalla carne" e che anzi sarebbero vietati pure "latticini e strasivi vari". Passi per gli strasivi, ma il formaggio non è bandito, né la carne. L'obbligo di astenersi è solo il Mercoledì delle ceneri e il Venerdì santo. Dove abbiamo visto la dieta "che oggi la chiameremmo italo-vegana" e i quaranta giorni di puro detox "non si sa. I casi sono tre: o si sono confusi con la "Quaresima green" che prescrive di spingere il gas, lanciata da qualche confuso teologo, o nel giornale fondato dal caro amico. Benaglio hanno sottofondo solo catechismi tradizionali, e sarebbe scoperta indigesta. O non distinguono tra Quaresima e Ramadan, e questo è poco ma sicuro. (Mazzucco Crippa)

Quaresima con Gusto

Vogliamo rassicurare anche i più rigidi censori della morale, tipo quelli di Quaresima di Repubblica: noi cat-

colici non abbiamo mai "scalato la montagna con gli infradito", come Gianni Cupero. Il Catechismo, che non è un manuale di autolesionismo come il regolamento delle primarie del Pd, non ha mai imposto prove così gravi. E anche sul piano letterario, le rinunce per la Quaresima non sono quelle immaginate dagli stravaganti gourmet nelle cucine di Rep. Non è vero che "nei 40 giorni che precedono la Pasqua storicamente ci si astiene dalla carne" e che anzi sarebbero vietati pure "latticini e strasivi vari". Passi per gli strasivi, ma il formaggio non è bandito, né la carne. L'obbligo di astenersi è solo il Mercoledì delle ceneri e il Venerdì santo. Dove abbiamo visto la dieta "che oggi la chiameremmo italo-vegana" e i quaranta giorni di puro detox "non si sa. I casi sono tre: o si sono confusi con la "Quaresima green" che prescrive di spingere il gas, lanciata da qualche confuso teologo, o nel giornale fondato dal caro amico. Benaglio hanno sottofondo solo catechismi tradizionali, e sarebbe scoperta indigesta. O non distinguono tra Quaresima e Ramadan, e questo è poco ma sicuro. (Mazzucco Crippa)



il Giornale



VENERDI 24 FEBBRAIO 2023

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno L - Numero 46 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-8830 | Giornale del mattino

24 FEBBRAIO 2022

Dopo un anno di guerra in Ucraina il super-conflitto è più facile della pace

di Roberto Fabbri

a pagina 3



L'ANNO CHE CREÒ LA NAZIONE

di Augusto Minzolini

È trascorso un anno di guerra, centinaia di migliaia di morti, un Paese per tre quarti distrutto, drammi e tragedie senza fine, ma tutto sembra come prima. In realtà non è così. In un anno, ed è la grande disfatta di Vladimir Putin, è nata una nazione. Quelle terre che lo Zar definiva un'invenzione geografica di Lenin, si sono trasformate in un Paese e in un popolo che ha rivendicato la sua identità. Come pure il personaggio Zelensky, da comico prestato alla politica, è diventato un leader. E, ennesimo scorno per Putin, altri due nazioni, Svezia e Finlandia, hanno bussato alla porta della Nato e l'Ucraina, se guardiamo alla realtà e non alle scartoffie dei trattati, di fatto ci è entrata, visto che l'alleanza l'ha appoggiata in toto, come fosse un Paese membro. Ecco perché questi 365 giorni di guerra, con i suoi costi disumani, non sono passati invano.

L'Ucraina nei fatti ha già vinto. Bisogna partire da qui per ragionare con una buona dose di realismo sul futuro, perché se un anno di guerra pagato assai caro ha portato questi risultati (che non sono pochi), non ce ne possiamo permettere un altro sapendo che difficilmente l'attuale geografia cambierà. Ci saranno altri morti, altre tragedie, altri drammi. Ma è complicato, per non dire impossibile, che tutto il Donbass e la Crimea possano cambiare campo, possano tornare all'Ucraina. Kiev ci potrà anche provare e avrà tutto il nostro appoggio, come Mosca farà l'esatto contrario, ma l'equazione sul campo ha una logica spietata: gli ucraini hanno le armi ma non hanno gli uomini (sempreché l'Occidente non mandi a combattere lì i suoi, cosa che non farà mai); i russi hanno gli uomini (ne hanno schierati altri 300mila) ma forse, dico forse, non hanno armi sufficienti, anche se l'internazionale dei totalitarismi (Cina, Iran, ecc.) non li lascerà soli.

Ecco perché a un anno dall'inizio di questa mezza apocalisse è legittimo domandarsi se valga la pena continuare in una guerra che non prevede rese e non avrà mai una vittoria riconosciuta e una sconfitta definitiva. Avremo solo uno stallone che logorerà due Paesi e consumerà vite. Ragion per cui parlare di pace, immaginare una pace, aspirare ad una pace non significa dividere il proprio campo, lavorare per il nemico o tradire i propri valori, ma solo introdurre in questa follia generale un po' di *ratio* e di *pietas*.

Sentire nel giorno dell'anniversario ancora minacce su minacce, che la guerra andrà avanti chissà fino a quando, che ne avremo per un altro anno, come se il prosieguo del dramma sia ineluttabile, come se gli uomini non siano padroni del proprio destino, ci fa precipitare nell'angoscia che caratterizzò le grandi guerre del secolo scorso. Ma proprio perché abbiamo negli occhi gli orrori di ciò che può accadere, non possiamo arrenderci all'impotenza.

LO SCONTRO

Zelensky certo: «Vinceremo»
Armi a Mosca,
Usa contro Xi

Andrea Cuomo

alle pagine 2-3

IL REPORTAGE

L'orrore
delle battaglie
negli occhi
dei feriti

Fausto Biloslavo

a pagina 4

SUI SOCIAL UCRAINI

Le ultime foto
di normalità
prima
delle bombe

servizio a pagina 5

PEREGO DI CREMNAGO (FI)

«Maggioranza
unita con Kiev
Ma è normale
cercare la pace»

Anna Maria Greco

a pagina 6

STUDENTI VIOLENTI TUTTI A SCUOLA DI FASCISMO IMMAGINARIO

*I pm: a Firenze rissa futile, non politica
Ma la sinistra soffia sul fuoco e accusa
Valditara che critica la preside partigiana*

Francesco Boezi e Luca Fazzo

Il ministro Giuseppe Valditara ha definito la missiva della professoressa «impropria» e si è detto «dispiaciuto» per l'iniziativa del dirigente scolastico, aggiungendo che «in Italia non c'è alcuna deriva fascista autoritaria» e che «difendere le frontiere, ricordare il proprio passato e l'identità di un popolo non hanno niente a che vedere con il fascismo e nazismo». La Procura di Firenze intanto ha deciso di non contestare agli indagati l'aggravante dell'articolo 604 ter, che inasprisce le pene «per finalità di discriminazione o di odio etnico, nazionale, razziale o religioso».

alle pagine 10-11

FAVOREVOLE

Il ministro è nel giusto:
basta egemonia rossa

di Francesco Maria Del Vigo a pagina 10

CONTRARIO

No, così ha regalato
un assist all'opposizione

di Tony Damascelli a pagina 10

SOLO CINQUE CONDANNE SU TRENTA IMPUTATI

Rigopiano, una sfilza di assoluzioni Così la strage rimane senza colpevoli

Massimo Malpica e Tiziana Paolucci

Venticinque assoluzioni e 5 condanne (2 anni e 8 mesi al sindaco Lacchetta) per la tragedia di Rigopiano. E la sentenza sul disastro dell'Hotel Rigopiano di Farindola distrutto il 18 gennaio del 2017 da una valanga e dove sono morte ventinove persone.

alle pagine 16-17

CONSIGLIERE DI SANGIULIANO

Mogol batte Morgan:
nomina alla Cultura

Paolo Giordano

a pagina 8



PAROLIERE Mogol ha elogiato il premier

OLTRE 13 MILIARDI

Gas e rinnovabili
Eni fa il pieno di utili

Fraschini a pagina 20

UTILIZZO VIETATO AI DIPENDENTI

L'Ue «spegne» TikTok
Allarme sui dati rubati

De Palo a pagina 14

F1: TEST IN SAHARA

Saltella e si deforma:
la Ferrari già preoccupa

Zapelloni a pagina 27

IL GIORNO

VENERDÌ 24 febbraio 2023
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lui valtellinese, lei bergamasca

Rogo nel resort in Kenya
Feriti due cugini:
«Salvi per 30 secondi»

Pusterla a pagina 23



Il racconto dell'emergenza

Il nostro viaggio
nella Lombardia
rimasta a secco

Canali, D'Eri e Pacella a pagina 25

ristora
INSTANT DRINKS

Armi a Mosca e web, la Cina fa paura

Gli Usa: da Pechino presto aiuti militari allo zar. Le istituzioni Ue vietano TikTok ai dipendenti: rischio spionaggio. Navi russe nello Jonio
Un anno di guerra Come finirà? Le previsioni degli analisti, le storie dal fronte **Intervista a Liliana Segre** «L'indipendenza va difesa» da p. 2 a p. 11

Lo stop Ue a Tiktok

Il pericolo ora è ibrido

Lorenzo Castellani

La Commissione europea ha chiesto a tutti i dipendenti con la app di TikTok, installata sui dispositivi aziendali e su dispositivi personali, di disinstallarla.

A pagina 5

Le frasi di Valditarà

Uno scivolone che non aiuta

Raffaele Marmo

Un fallo di reazione. Un'uscita che si poteva risparmiare. La sortita del Ministro dell'Istruzione Valditarà è una sgrammaticatura da segnare come errore blu.

A pagina 14

LA SENTENZA PER LA STRAGE: 25 ASSOLUZIONI E 5 CONDANNE



Rigopiano, la rabbia dei familiari

Cinque condanne, venticinque assoluzioni per la tragedia dell'Hotel Rigopiano di Farinola, distrutto, il 18 gennaio del 2017, da una valanga che causò

la morte di 29 persone. Questo il quadro della sentenza pronunciata ieri dal gup del Tribunale di Pescara, Gianluca Sarandrea. Verdetto ritenuto inaccettabile

dai familiari. Rabbia, caos e urla in aula: «Vergogna vergogna. Ingiustizia è fatta».

Prosperetti e Bartolomei alle p. 12 e 13

DALLE CITTÀ

Milano e provincia

Meno alunni e 304 aule in più
Ma resteranno le "classi pollaio"

Ballatore nelle Cronache

Bresso

E la Cassazione stoppa l'autovelox
«È illegittimo»

Palma nelle Cronache

Pavia

Successo per la giornata delle carriere

Marziani nelle Cronache



Il ministro contro la preside

«No alla lettera antifascista»

Fichera e Brogioni alle pag. 14 e 15



Primarie Pd, intervista a Schlein

«Bonaccini non basta più»

Rosato a pagina 17



Verdone e 20 anni senza Sordi

«Siamo sempre come Albertone»

Bogani a pagina 32

Impermeabile

WWW.IMPERMEABILE.IT | WWW.LANDICOLLEZIONI.COM
MILANO Showroom Via Statuto, 8 | INFO@RLAND.IT

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUES
EURO 2,00

VENERDI 24 FEBBRAIO 2023 - ANNO LIII - N° 46

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL 24 FEBBRAIO L'INIZIO DELL'INVASIONE RUSSA. ALL'INTERNO 11 PAGINE SPECIALI

Ucraina, un anno di macerie

Terrone, gelo e sangue, reportage dal Donbass **Sabato Angieri** • L'odio delle propagande tra le rovine **Andrea Sceresini** • Sciopero contro l'escalation **Massimo Franchi** • Tettoniche dell'ordine internazionale **Francesco Strazzari** • La guerra di Putin all'«occidente collettivo» **Luigi De Biase** • Neo-zar e mass shooting, due spine per Biden **Guido Molitodo**

• Un popolo in fuga dalle bombe **Carlo Lania** • Un nuovo esodo verso la Germania **Sebastiano Canetta** • Profughi, la Polonia in prima linea **Giuseppe Sedia** • Matteo Zuppi, presidente della Cei: «Costruire dialogo, non risposta militare» **Luca Kocci** • Popoli silenziosi, parlano le armi **Alessandra Algostino** • Terra bruciata, i danni ambientali del

confitto **Serena Tarabini** • Liudmyla Djadchenko, poetessa ucraina: «Un anno fa ho smesso di scrivere» **Alberto Fraccacreta** • Lettere, guerre e nazionalismo russo **Guido Caldiron** • Pawlus e Wolski raccontano il film «In Ukraine» **Lucrezia Ercolani** • Il cinema al tempo della guerra **Cristina Piccolo** • La missione suicida del capitalismo **Noam Chomsky**

pagine 6-18



Il ministro dell'Istruzione Giuseppe Valditara foto Roberto Monakdo/LaPresse

Il ministro dell'Istruzione Valditara tace sull'aggressione contro gli studenti di Firenze e attacca la lettera antifascista della preside Savino, minacciando punizioni: «Impropria e ridicola». Le opposizioni insorgono: «Si scusi o si dimetta». L'Anpi: «Sconcertante». Migliaia di firme a sostegno della prof. La Cgil: «Ora mobilitazione straordinaria» **pagina 2,3**



Ordine e disciplina

L'eterno fascismo Il dovere di insegnare la libertà

VANESSA ROGHI

Sarà stato il 1992 o il 1993. Frequentavo l'Università La Sapienza di Roma. Un giorno Corrado Vivanti, storico dell'età moderna, entrò in classe e ci disse: «Oggi avrei dovuto parlarvi di tolleranza religiosa nel Cinquecento e invece, visto quello che è accaduto, vi parlerò di intolleranza religiosa nel Novecento». Era accaduto che durante una celebrazione accademica non ricordo quale personaggio politico avesse omesso di mettere l'aggettivo fascista parlando delle leggi razziali. Un'omissione che sarebbe diventata sempre più frequente negli anni seguenti, ma ancora non lo sapevamo. Non sapevamo, non potevamo immaginare, che di lì a poco il partito di Gianfranco Fini, erede del partito fascista, sarebbe diventato una forza di governo e che questa "normalizzazione" che Fini aveva deciso di intraprendere, avrebbe causato una qualche revisione del passato, a partire dalla richiesta di una improbabile "memoria condivisa", che da allora entrò a far parte del lessico giornalistico.

— segue a pagina 2 —

Lele Corvi



Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Epoca/RM/232103
30234
9 7710025 2150001

INTERVISTA Schlein: «Se vinco io il Pd cambia davvero»



«Ai gazebo ci sarà una sorpresa», dice Elly Schlein. «Votarmi una scommessa? Sì, ma se non si scommette si muore. Non si risale con l'usato sicuro, serve una linea chiara per ricucire con i mondi che ci hanno lasciato. Io ho spagliato le correnti, con Bonaccini ci sono tutti i renziani». **CARUGATTA PAGINA 4**

RIGOPIANO Quasi tutti assolti. La rabbia dei parenti



Il Gup del Tribunale di Pescara respinge le richieste del pm per la strage nell'hotel in cui nel 2017 morirono 29 persone: solo 5 condanne, tra cui quella del sindaco di Farindola, e 25 assoluzioni. In aula scoppia la rabbia dei familiari. Gli avvocati: «Errato l'impianto accusatorio» **GIANNICO A PAGINA 5**

all'interno

Baleari Passa il decreto tra i dubbi del Quirinale

SERVIZIO **PAGINA 6**

Iglesias La fabbrica di bombe è abusiva. Vertici a processo

COSTANTINO COSSU **PAGINA 6**

Sicilia Sos Anbi: crisi idrica per tre milioni di persone

MAURO RAVARINO **PAGINA 6**

PALESTINA «Questo morto era mio padre»

La tragica scoperta di un infermiere che perde un paziente colpito al torace all'ospedale Al Najaf: «Quest'uomo è mio padre». Dopo il sanguinoso assalto israeliano a Nablus (11 vittime e oltre cento feriti, che hanno intasato ogni pronto soccorso nella zona), infiammano i social le storie di sanitari che hanno riconosciuto un parente in quei corpi portati negli ospedali più vicini. Tutti «terroristi» per la stampa di destra, incluso un ragazzino di 16 anni. Salva i razzi, quasi tutti intercettati: Gaza bombardata. **GIORGIO A PAGINA 19**





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 54 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 24 Febbraio 2023

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

A 150 anni dalla nascita Caruso al San Carlo la leggenda dei fischi che nessuno senti

Donatella Longobardi a pag. 14



"Sbirre" di successo Arriva Cassar Scalia: con lei il tele-crime è sempre più donna

Santa Di Salvo a pag. 15



«La Cina vuole armare Putin»

►Le mosse di Pechino preoccupano sempre più la Nato. Gli Usa: abbiamo le prove. E avvisano Xi Possibile l'invio di jet a Kiev. Il giallo dei colloqui segreti in Svizzera. Onu, 141 sì al ritiro dei russi

Un anno di guerra LA RICORRENZA CHE NESSUNO DESIDERAVA

Paolo Balduzzi

È l'anniversario che nessuno di noi desiderava. Un anno fa la Russia scatenava un insensato e assurdo conflitto, sovvertendo il tempo e la storia e sfidando non solo l'Ucraina ma tutto l'Occidente. Certo, con due armi diverse. Quelle tradizionali, che creano morte e distruzione, sono scatenate da 365 giorni contro Kiev: otto milioni gli ucraini sfollati, già 50.000 i morti tra i soldati di Kiev e almeno il triplo tra quelli di Mosca, oltre a 7 mila vittime civili. Quelle più moderne, che toccano il portafoglio, sono invece state usate contro i paesi europei con cui Mosca, e Putin in particolare, ha abilmente saputo intrecciare importanti relazioni commerciali nel corso degli anni. Qualche cifra può aiutare a capire l'importanza di queste relazioni: nel 2021 l'Italia importava quasi il 30% delle fonti energetiche di origine estera (gas, petrolio, carbone) proprio dalla Russia; una quota di poco inferiore a quella della Germania. L'Ungheria, addirittura, dipendeva al 75% dalle fonti energetiche russe. Un cappio. Ad oggi non possiamo ancora sapere né quando né come finirà il conflitto militare. L'augurio è che ciò accada presto e, ancora una volta, con la vittoria di Davide contro Golia.

Continua a pag. 39
Servizi da pag. 4 a 7

Gli Stati Uniti valutano se inviare i caccia a Kiev e allo stesso tempo mettono in guardia la Cina dal fornire armi a Mosca, dicendo di avere le prove che dimostrerebbero come Pechino stia effettivamente considerando l'ipotesi di aiuti bellici. Ed è giallo sui colloqui di pace in Svizzera. Dall'Onu 141 sì al ritiro dei russi.

Mangani a pag. 2

Il rischio cyber-spionaggio Stop a TikTok negli uffici Ue E ora indaga anche il Copasir

Bechis e Rosana a pag. 3

Le misure del governo: più tutele per gli acquisti online Auto, verso incentivi al made in Italy

L'Italia vuole difendere la produzione nazionale di auto. E per farlo valuta la possibilità di introdurre incentivi. Aiuti che, intanto, saranno razionalizzati grazie all'approvazione in consiglio dei ministri di una riforma complessiva, un nuovo codice, dei sostegni alle imprese. Intanto



arriva l'ok del Consiglio dei ministri allo schema di decreto legislativo che aumenta le tutele per i consumatori italiani. Stretta contro le truffe legate agli acquisti online e giro di vite contro i "furbetti delle recensioni".

Bassi e Orsini alle pagg. 8 e 9

L'intervista Emiliano: «Autonomia dannosa per il Paese»



Il governatore pugliese
«Questa legge rischia
di aumentare
le disuguaglianze»

Andrea Bulleri
a pag. 11

L'opinione Valorizzare la forza storica dei Comuni

Pietro Spirito

La storia della nazione è centrata sulle autonomie comunali. La debolezza delle istituzioni di livello superiore ha spesso assegnato ai Comuni un ruolo fondamentale nella crescita sociale ed economica dell'Italia, dalle repubbliche marinare al rinascimento, sino ai giorni nostri. Le Regioni sono una aggregazione territoriale recente: nate nella carta costituzionale del 1948, hanno preso vita solo nel 1970. Con la riforma sulla elezione diretta dei sindaci, nel 1993, si è realizzata una rivitalizzazione del rapporto tra cittadini e rappresentanza. Per paradosso, proprio da quel momento in poi, i comuni sono stati spogliati di strumenti e riempiti di responsabilità senza poteri.

Continua a pag. 39

Il processo si chiude con cinque condanne lievi



Caos in aula dopo la lettura della sentenza per il disastro di Rigopiano

Rigopiano, raffica di assoluzioni l'ira dei familiari: «Vergognatevi»

Buda e Matri a pag. 12

Torce e bastoni contro i ladri via alle ronde

►San Gennaro Vesuviano, boom di furti
Cittadini in piazza: «Siamo esasperati»

Francesco Gravetti

«Non sono ronde armate», specificano le guardie improvvisate, ma non manca qualche bastone, assieme alle torce e al telefonino aperto su whatsapp per segnalare in tempo reale la presenza di malintenzionati. San Gennaro Vesuviano ha una periferia estesa: strade e case isolate, poca illuminazione e poche telecamere di sorveglianza. Lo scenario perfetto, purtroppo, per entrare nelle case più o meno indisturbati, rubare tutto il possibile e poi sparire, senza essere acciuffati. Accade di continuo. Ora, in molti si sono attrezzati per bloccare le bande di predoni e sollecitare maggiore sicurezza, oltre all'intervento delle istituzioni locali «prima che ci scappi il morto».

In Cronaca

Domani (18) a Empoli chance per Simeone

Le big pensano a Spalletti DeLa è pronto a blindarlo

Pino Taormina

De Laurentiis ha spiegato in maniera nitida, attraverso le parole di Giuntoli, che il Napoli farà scattare l'opzione fino al 2024 per tenersi stretto Spalletti: il patron non ha voglia di farsi scappare il tecnico che ha costruito questa macchina delle meraviglie che incanta ogni campo d'Europa. Ma Luciano, l'imperatore del calcio italiano, cosa ha in mente? Intanto domani c'è Empoli-Napoli, una chance per Simeone titolare. Alle pagg. 17 e 18

Il caso



Statua di Maradona contesa in provincia dopo il no di Napoli

Valerio Esca in Cronaca

Corso Filangieri, 86 - Vico Equense (NA)
081 801 6304 081 802 7936
www.networkworldtravel.com
carlo@networkworldtravel.com

AGENZIA VIAGGI E TURISMO
PRENOTAZIONE TAXI H24, MINIBUS E BUS
335 839 0199

Corso Italia 313 - Sorrento (NA)
081 801 6304 081 802 7936
www.transfersorrentocoast.com
carlo@networkworldtravel.com

Affiliato
Vivarent
NOLLEGIO AUTO E FURGONI

PRENOTA SUL NOSTRO SITO
www.vivarent.it

VEICOLI ELETTRICI



ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
 VILLA MAFALDA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma

Il Messaggero

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
 VILLA MAFALDA
 Via Monte delle Gioie, 5 Roma

€ 1,40* ANNO 145-N° 54
 Sped. in A.P. DL 363/2003 con L. 462/2004 art. 1, c. 1 DCB RM

NAZIONALE

Venerdì 24 Febbraio 2023 • S. Eterberto

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'attore scrive Christian De Sica «Venti anni dopo a Roma la memoria di "zio" Sordi»
 Christian De Sica a pag. 28



EuroLeague, ok anche la Juve Dybala e Belotti trascinano la Roma Salisburgo ko: 2-0
 Angeloni, Carina e Lengua nello Sport



Qualificata in Conference Alla Lazio basta il gol dell'andata: a Cluj finisce 0-0
 Abbate e Mercangeli nello Sport

All'alba le truppe di Putin invadevano il territorio ucraino, bombe anche a Kiev. La reazione guidata da Zelensky: già 200 mila morti

La ricorrenza che nessuno desiderava

Paolo Balduzzi
 È l'anniversario che nessuno di noi desiderava. Un anno fa la Russia scatenava un insensato e assurdo conflitto. *Nell'inserto*

Il sostegno nonostante le divisioni

Mario Ajello
 Magari, addirittura, nei cortei della sinistra che affolleranno in questi giorni (...)
 Continua a pag. 30



Un ciclista tra le macerie di Borodjanka, a Nord Ovest di Kiev nel 2022. Sabadin e Ventura nell'inserto

24 febbraio 2022
 24 febbraio 2023

Un anno di orrori

I SERVIZI
Simboli della guerra La ferita di Bucha Azov, lotta eroica
 Nell'inserto

Energia come arma Mosca ha già perso la battaglia del gas
 Bessi nell'inserto



Rigopiano, condanne lievi

► Assolti in 25 su 30, anche l'ex prefetto: niente disastro colposo. Al sindaco 2 anni e 8 mesi In aula alcuni familiari delle 29 vittime tentano l'assalto al giudice. «Li avete uccisi ancora»

FESCARA Condanne lievi per la strage di Rigopiano. La rabbia dei parenti delle vittime dopo la sentenza

Buda, D'Intino, Mastri e Vercesi alle pag. 8 e 9

Nuove procedure per liquidi, pc e tablet

A Fiumicino è rivoluzione controlli bagagli come prima dell'11 settembre

Mauro Evangelisti

Fiumicino, lo scalo torna a prima dell'11 settembre: acqua e profumi a bordo. Al Terminal



I nuovi controlli di sicurezza: i macchinari funzionano come una Tac. Non più necessario togliere pc e tablet dal bagaglio.
 A pag. 12

La censura a Dahl

La letteratura e le regole dei nuovi moralisti

Paolo Pombeni

Siamo passati dal censurare al riscrivere e purgare, ma mantenendo (...)
 Continua a pag. 30

Governo al lavoro per la semplificazione

Spid e carta elettronica, si cambia: un'app unica per l'identità digitale

ROMA Parola d'ordine: Idn. Vale a dire «identità digitale nazionale». Dimenticatevi lo Spid e preparatevi a dire addio anche alla Cie. Il governo si



prepara a lanciare un'app che riunisce sotto un'unica denominazione tutte le informazioni digitali dei cittadini.
 Di Branco a pag. 7

L'intervista
Emiliano: «Stop all'Autonomia, danno all'Italia»

Andrea Bulleri
 Una riforma che interessa soltanto alla Lega di Matteo Salvini, che «pur di uscire dall'ombra in cui è relegato è disposto anche a mettere a rischio la tenuta del Paese». E che, assicura, ha fatto sorgere parecchi dubbi anche tra i governatori di centrodestra, che «le loro critiche le esprimono a bassa voce, ma sono perplessi tanto quanto noi». Michele Emiliano, invece, la sua contrarietà al dl Calderoli sull'autonomia differenziata intende farla sentire forte e chiara. «Così com'è, questa legge rischia di essere incostituzionale».
 A pag. 5

Oggi la Cassazione
Altare della Patria, lo striscione-sfregio inneggia a Cospito



Alessia Marani

Lo striscione per Cospito, sfregio al Millite Ignoto. Blitz degli estremisti all'Altare della Patria, 4 denunce.
 A pag. 11

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24 pronto intervento medico e chirurgico polispecialistico

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA
 Tel. 06 - 86 09 41 - Via Monte delle Gioie, 5 Roma - villamafalda.com

Il Segno di LUCA

IL TORO VERDE IL SUCCESSO

La Luna entra questa mattina nel tuo segno e porta con sé le prime gemme di una primavera che si annuncia florida e generosa. L'intensità delle emozioni che ti attraversano potrebbe in un primo momento portarti, per poi rivelarti la ricchezza del nuovo equilibrio che stai preparando. La dimensione professionale trae beneficio da questo flusso di energia. Nel lavoro si manifestano nuove possibilità di realizzazione personale. **MANTRA DEL GIORNO** È giocando che diventiamo umani.

© RIPUBBLICAZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 30

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardano 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 della Sport-Stadio € 1,40, nel Molise, il Messaggero • Prima Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. *Quotidiano a scolarità in vigore nelle scuole. L'altro secondo Alberto Sordi* • € 6,90 (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 24 febbraio 2023
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Nel Modenese

**Ragazza denuncia:
«Drogata e stuprata
da due incappucciati»**

Reggiani a pagina 23



Armi a Mosca e web, la Cina fa paura

Gli Usa: da Pechino presto aiuti militari allo zar. Le istituzioni Ue vietano TikTok ai dipendenti: rischio spionaggio. Navi russe nello Jonio **Un anno di guerra** Come finirà? Le previsioni degli analisti, le storie dal fronte **Intervista a Liliana Segre** «L'indipendenza va difesa» da p. 2 a p. 11

Lo stop Ue a TikTok

Il pericolo ora è ibrido

Lorenzo Castellani

La Commissione europea ha chiesto a tutti i dipendenti con la app di TikTok, installata sui dispositivi aziendali e su dispositivi personali, di disinstallarla.

A pagina 5

Le frasi di Valditarà

Uno scivolone che non aiuta

Raffaele Marmo

Un fallo di reazione. Un'uscita che si poteva risparmiare. La sortita del Ministro dell'Istruzione Valditarà è una sgrammaticatura da segnare come errore blu.

A pagina 14

LA SENTENZA PER LA STRAGE: 25 ASSOLUZIONI E 5 CONDANNE



Rigopiano, la rabbia dei familiari

Cinque condanne, venticinque assoluzioni per la tragedia dell'Hotel Rigopiano di Farinola, distrutto, il 18 gennaio del 2017, da una valanga che causò

la morte di 29 persone. Questo il quadro della sentenza pronunciata ieri dal gup del Tribunale di Pescara, Gianluca Sarandrea. Verdetto ritenuto inaccettabile

dai familiari. Rabbia, caos e urla in aula: «Vergogna vergogna. Ingiustizia è fatta».

Prosperetti e Bartolomei alle p. 12 e 13

DALLE CITTÀ

Bologna, 12 e 14 anni ai due

Coppia al veleno: uccise Balboni, pene confermate in Cassazione

Orlandi in Cronaca

Bologna, nasceva 80 anni fa

Eventi e musica per l'omaggio a Lucio Dalla

Moroni in Cronaca e nel QN

L'opera in Appennino

La Camera spinge la Bretella Reno-Setta

Selleri in Cronaca



**Il ministro contro la preside
«No alla lettera antifascista»**

Fichera e Brogioni alle pag. 14 e 15



**Primarie Pd, intervista a Schlein
«Bonaccini non basta più»**

Rosato a pagina 17



**Verdone e 20 anni senza Sordi
«Siamo sempre come Albertone»**

Bogani a pagina 32



WWW.LIMPERMEABILE.IT | WWW.LANDICOLLEZIONI.COM
MILANO Showroom Via Statuto, 8 | INFO@RLAND.IT

VENERDI 24 FEBBRAIO 2023

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

2,00€ con TV50RISIRI E CANZONI in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXCVII - NUMERO 45, 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

L'EDITORIALE

NON POSSIAMO ABITUARCI ALL'ORRORE

LUCA UBALDESCHI

Entriamo nel secondo anno di guerra e già solo a pronunciarle, queste parole, fanno crescere quel senso di angoscia con il quale conviviamo dall'esplosione dei primi colpi di artiglieria, il 24 febbraio del 2022.

Un'angoscia che negli ultimi giorni si è nutrita di numerosi episodi. Ha cominciato il segretario generale della Nato, Jens Stoltenberg, con la richiesta di produrre più armi e proiettili. Un'esortazione a intensificare il lavoro nelle fabbriche e a stringere accordi fra i Paesi dell'Alleanza per riformare l'Ucraina in quella che ha chiamato "una guerra di logoramento". Forse il peso di questo appello non è stato colto in pieno, ma probabilmente è successo perché è stato subito scalfato da altri allarmi, che evocano scenari ancora più terribili: Putin che annuncia la sospensione del trattato Start sul controllo delle testate atomiche e che subito dopo cancella la sovranità della Moldavia. E ancora la Nato, che prefigura un crescente coinvolgimento militare della Cina al fianco di Mosca. Mentre tutto intorno - e su entrambi i fronti - si rincorrono proclami che parlano di continuata a combattere senza esitazioni, "fino alla vittoria finale", che non si sa quando potrà arrivare.

È una spirale di inquietudine che si confronta con un evidente paradosso: a fronte di una tragedia che ogni giorno aggrava il bilancio di morte e dolore, la parola "pace" fatica sempre più a farsi sentire. Se ne parla, certo, perché non se ne può fare a meno, ma i ragionamenti su come far tacere le armi non paiono sorretti da un progetto credibile. La pace è un'idea che resta sullo sfondo, sfocata, come non fosse un'opzione concreta.

Il paradosso rischia di coinvolgere anche chi, come noi, vive lontano dalla linea del fronte. Si insinua nella nostra quotidianità nascondendosi dietro i dati dell'economia: i prezzi dell'energia che tornano a livelli accettabili, la benzina che cala, l'inflazione che rallenta, la recessione che pare scongiurata. E semina un pericolo, che è bruttissimo da ammettere, ma del quale dobbiamo essere consci. Cioè che piano piano la guerra in Europa diventi un dato di fatto, qualcosa che c'è, che non riusciamo a fermare e con cui pertanto dobbiamo imparare a convivere. Un'emergenza che lentamente muta in normalità: "Ah, già, l'Ucraina".

SEQUE / PAGINA 2

Ucraina, 24 febbraio 2022 - 24 febbraio 2023



Il conflitto ci costa un'enormità e non parlo solo di denaro, anche se se ne spenderà tantissimo. L'altro prezzo, ancora più pesante, è che in questo tempo la democrazia soffre e si ammala



MAURIZIO MAGGIANI

Buon compleanno guerra, e cento di questi giorni. È giovedì 23, vigilia del fausto genetliaco bellico, e sono qui con le dita sopra la tastiera da due ore e tutto quello che ho saputo concepire è la riga qui sopra. Perché scrivere è il mio lavoro e il mio lavoro lo devo fare anche oggi, io che della guerra non so che quello che mi è stato detto, che mi si è mostrato, io che nessuno ha mai alzato la mano su di me, e nessuna bomba ha mai sfondato un muro di casa mia, e nemmeno ho mai avuto l'onore che ha avuto Silvio Berlusconi di essere sfollato, il che equivale a non saperne niente. Io che leggo la guerra, che ascolto la guerra, che vedo la guerra intanto che mi godo i miei privilegi di spettatore così lontano che può persino permettersi il lusso di distrarsi. Solo che

la guerra non si distrae mai, e da un anno nemmeno un attimo ha cessato di alitarmi il suo fiato maligno sul collo; la guerra ha bisogno di me, ha bisogno di tutti, perché per vivere e prosperare non ha solo bisogno di sangue, ma anche della mente, e dell'anima, ha bisogno di farci suoi complici, suoi soldati, sue vittime. Di fatto, che lo voglia o meno, che lo sappia oppu-

re no, anche da questa scrivania io sono nella guerra e sono della guerra. Non è la prima volta, questa non è la mia prima guerra mondiale; già, non esistono guerre locali, solo l'ipocrisia e la paura ce lo fanno credere, oppure erano pie farneticazioni quelle dei santi di ogni umana fede che hanno predicato chi attenta a un solo uomo attenta all'umanità intera? Io sto con

le farneticazioni, sono uno di quelli. Anche se voi vi credete assolti, siete lo stesso coinvolti. Sono figlio di una generazione che ha edificato questa Repubblica avendo poche certezze, tra queste la fiera convinzione che mai e poi mai i suoi figli sarebbero stati costretti a subire una nuova guerra dopo quella definitivamente disumana di cui le nostre madri e i nostri padri ne erano i superstiti. Eppure non ricordo un momento della mia vita in cui la guerra non mi avesse chiamato all'appello, dall'invasione dell'Ungheria - andavo ancora all'asilo e ho visto mio padre piangere mentre alla radio trasmettevano voci e rumori che non capivo - al Biafra, al Vietnam, e poi giù giù nello sprofondo attraversando l'Iraq, la Bosnia, di nuovo l'Iraq, l'Afghanistan, il Congo, e se mi mettessi a fare l'elenco completo so che me ne dimenticherei di significative. Ma questa che è solo al suo primo compleanno sappiamo che è diversa, speciale rispetto a ogni altra. Perché? Forse è più cruenta delle altre? Al momento si contano "solo" duecentomila morti, la guerra congolese ne conta tra i cinque e i sei milioni, non si riesce neppure a fare il conto preciso.

SEQUE / PAGINA 2

PROTAGONISTI PUTIN E ZELENKY, I DUELLANTI DIVERSI IN TUTTO

PEPPINO ORTOLEVA / PAGINA 17

LA GIUSTIZIA INTERNAZIONALE Diritti umani violati La lunga marcia per trovare i colpevoli

FRANCESCA MANNOCCHI / PAGINA 14

L'ANALISI COME EVITARE IL TERZO CONFLITTO MONDIALE

LUCIO CARACCILO / PAGINA 16

PARLA IL CAPO DI STATO MAGGIORE Cavo Dragone: «La Difesa comune scudo per l'Europa»

MARCO MENDUNI / PAGINA 19





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Welfare & HR Summit
Welfare aziendale
leva vincente
per intercettare
nuova forza lavoro



Ministro del Lavoro, Marina Calderone

Plus 24
Boom di truffe
nel trading online
Le contromisure
per difendersi



domani con il quotidiano



FTSE MIB 27277,62 +0,65% | SPREAD BUND 10Y 190,60 -3,60 | ORO FIXING 1826,05 -0,53% | BRENT DTD 80,92 +0,50% | **Indici & Numeri** → p. 39-43

Bonus casa: crediti a rischio per 6 miliardi Infissi e caldaie, salta un contratto su tre

I correttivi allo studio

Dei quasi 20 miliardi di crediti fiscali legati al bonus edilizio solo 6 miliardi sono realmente a rischio per via delle frodi di bonus fittizie. Intanto, il governo studia un'apertura selettiva per le compensazioni negli F24 dei crediti d'imposta generati da cessione del bonus fiscali e da sconti in fattura, consentendo solo alle banche che cessano per esaurire i plafond fiscali. Sul mercato l'effetto del decreto che ha bloccato la cessione dei crediti non si è fatto attendere: un terzo dei contratti per la sostituzione di caldaie e infissi rischia di andare in fumo. — *Servizi alle pagg. 6 e 7*

Interventi selettivi: F24 solo per le banche con i plafond esauriti

Il Governo vuole premere sugli istituti di credito con spazi fiscali residui

Incentivi, il Governo vuole semplificare 2mila interventi

La legge delega

ni tra amministrazione centrale ed enti locali. È questo l'obiettivo principale della revisione del sistema degli incentivi alle imprese, di cui ieri il governo ha approvato il disegno di legge delega che, una volta trasformato in legge dal Parlamento, avrà bisogno di una serie di decreti legislativi da approvare entro due anni. Il riordino approvato dal Pnrr, era stato già approvato dal governo Draghi a maggio 2022 ma era decaduto con la fine della legislatura. **Fotina** — *a pag. 2*

Accordi tra Stato e Regioni per eliminare i doppipli: serviranno due anni

Un'intesa tra Stato e Regioni per razionalizzare più di duemila incentivi alle imprese, con il duplice scopo di valorizzare le misure efficaci ed evitare il doppio-

LA STRATEGIA DI PICHETTO FRATIN

Tariffe incentivanti e fondo perduto: ecco il piano per le comunità energetiche

Celestina Dominelli — *a pag. 3*



Giulio Pichetto Fratin, Ministro dell'Ambiente



DOPO UN ANNO DI GUERRA

Più Nato e più Usa, meno Russia

Roberto Bongiorno — *a pag. 8*

Bombe sul Donetsk. I palazzi residenziali colpiti dai russi a Lyman

IL CARDINALE

Czerny: «La Chiesa è pronta, ora deve parlare la pace»

Carlo Marroni — *a pag. 9*



Michael Czerny

LA GEOPOLITICA

L'Europa deve ridisegnare l'autonomia strategica su difesa e sicurezza

Andrea e Mauro Gilli — *a pag. 8*

ONU

Perché il Sud del mondo ha scelto di non essere allineato con l'Occidente

Ugo Tramballi — *a pag. 9*

Tribunale dei brevetti: in stallo la sede di Milano

Francia e tedeschi contro

pongono Francia e Germania che, grazie alle ambiguità della normativa sul dopo-Brexit, avevano deciso di avocare a sé le competenze in materia inizialmente spettanti alla City. E vorrebbero continuare a tenersele, in particolare quelle sui contenziosi in materia chimico-farmaceutico e biotech, con una spartizione che lascerebbe a Milano solo poche briciole. **Laura Cavestri** — *a pag. 23*

È in stallo la trattativa per portare a Milano una delle tre corti centrali del nuovo Tribunale per il breveto unitario dopo il trasferimento della sede di Londra. Le altre due sono a Parigi e Monaco di Baviera. Alla candidatura italiana si op-

PARLA IL SOTTOSEGRETARIO ALESSIO BUTTI

«Spid: ora rinnovo delle convenzioni, poi riforma dell'identità digitale»

Manuela Perrone — *a pag. 5*

SCARPA®

SCARPA.COM

GUIDA CITY GTX MOUNTAIN INSPIRED.

PANORAMA

BANCA MONDIALE

Joe Biden indica Ajay Banga, ex ceo Mastercard, come presidente

Il presidente Usa, Biden, ha indicato l'ex ad di Mastercard Ajay Banga come presidente della Banca mondiale al posto di David Malpass. Ad un veterano di Wall Street il compito di supervisionare il più grande cambiamento di missione dell'istituto che potrebbe comprendere la lotta al cambiamento climatico. — *a pagina 16*

IL CASO H&M

LICENZIAMENTI AFFIDATI A UN TEST

di Pierangelo Soldavini — *a pagina 23*

SCENARI DI CRESCITA

I MUTAMENTI VINCENTI DELLA MANIFATTURA

di Marco Fortis — *a pagina 18*

PRIMARIE PD

Schlein: «No al jobs act, sì alle imprese innovative»

Per Elly Schlein, in corsa per la leadership, il Pd deve ripartire da «lotta alle disuguaglianze, precarietà del lavoro, conversione ecologica, imprese innovative». — *a pag. 14*

I CONTI

Eni: piano da 37 miliardi e dividendo su del 7%

Il nuovo piano strategico 2023-2026 di Eni prevede 37 miliardi di investimenti nei prossimi 4 anni. Agli azionisti dividendo di 0,94 euro, in rialzo del 7% sulla cedola 2022. — *a pagina 27*

Moda 24

Le sfilate di Milano La sensualità austera di Prada

Angelo Flaccavento — *a pag. 25*

Lombardia

Oggi nelle edicole della regione

Sud

Oggi in Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna

ABBONATI AL SOLE 24 ORE 1 mese a 99€ 4,90€ E. Per info: ilssole24ore.com/abbonamento Servizio Clienti 02.30.300.600





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 24 febbraio 2023
Anno LXXX - Numero 54 - € 1,20
Sant'Elisberio

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 + Gioceria 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

ALTA TENSIONE

Sinistra incendiaria

Valditara abbassa i toni
dopo gli insulti via social
ma l'opposizione insiste

A Firenze ragazzo di destra
minacciato di morte
Costretto a cambiare istituto

Blitz anarchico al Vittoriano
E oggi la Cassazione
decide sul 41 bis a Cospito

Scuole

Ripartono le occupazioni

Caro studio
All'artistico Bramante
i liceali protestano

Conti a pagina 16

Pronto soccorso

La polizia c'è ma non si vede

Piattivati i 18 presidi
negli ospedali
La notte sono chiusi

Sbraga a pagina 17

Campidoglio

Via alla stagione dei cantieri

Nel bilancio 7,7 miliardi
Lavori previsti
su 700 km di strade

Novelli a pagina 18

Gianicolo

Garibaldi restaurato

Rimessa a nuovo
la statua equestre
dell'Eroe dei due mondi



Mariani a pagina 20

Le due squadre della capitale avanti in Europa

Belotti-Dybala e la Roma vola

Alla Lazio basta un pari in Romania



Carmellini, Cirulli, Pes, Pieretti, Rocca e Salomone da pagina 24 a 27

È legge la stretta sui migranti: sanzioni fino a 50mila euro per i comandanti

Pronte le multe per le navi Ong

Sentenza choc per Rigopiano
Assolti in 25, solo 5 condanne
Insulti e urla contro i giudici

Bruni a pagina 9

Al Senato il decreto Ong diventa legge. Vengono stabilite regole chiare per le navi che dovranno operare in conformità alle certificazioni e ai documenti rilasciati dalle competenti autorità dello Stato di bandiera. Per i comandanti che non si attengono alle nuove regole previste sanzioni pecuniarie da dieci a cinquantamila euro.

La Rosa a pagina 5

Il ministro Valditara, attaccato sui social per il caso della lettera della presidente sul fascismo, prova a spegnere le polemiche. Ma è inutile contro una sinistra incendiaria. A Firenze un ragazzo di destra minacciato è costretto a cambiare scuola. Terzi blitz anarchico al Vittoriano e oggi la Cassazione decide sul 41 bis a Cospito.

Campigli e Romagnoli a pagina 2

Appello di Angelilli ai democratici

«Gli anni bui del passato non devono tornare»

Martini a pagina 3

Giunta della Regione Lazio

Salta il tavolo dei coordinatori

Partiti in cerca della quadra

Frasca a pagina 7

Su Rai1 da mercoledì

Maya Sansa pm «ombroso» nel giallo con Ferrari



Caterini a pagina 22

COMMENTI

- BENEDETTO**
Questa tv pubblica conferma la cultura sfida prioritaria
- MAZZONI**
I dem trasformano il ministro Valditara da vittima in carnefice
- FERRONI**
Domenica ecologica con le primarie Pd

a pagina 10



AVV. ALESSANDRO PAZZAGLIA

Studio Legale Pazzaglia

Italian Representative presso IICUA E

Camera di Commercio italo - emiratina a Dubai

Esperienza professionale per assistenza legale alle imprese italiane interessate ad aprire una nuova attività, ovvero una sede secondaria, a DUBAI, sfruttando i notevoli vantaggi fiscali e operativi, con il supporto qualificato della Camera di Commercio ITALIA/UAE e DUBAI. SEDE A ROMA E A DUBAI.

Avvocato Europeo • Esperto Marchi & Brevetti Registro presso Ministero Sviluppo Economico e Made in Italy • Giudice Arbitro presso Camera Arbitrale Internazionale

STUDIO LEGALE PAZZAGLIA Avvocati dal 1946 - PAZZAGLIA LAW FIRM
Largo generale Gonzaga del Vodice, 2 - 00195 Roma (Italia) - Tel. +39 06 3612497 - Cell. +39 335 6260324
a.pazzaglia@studiogalepazzaglia.org - www.studiopazzaglialex.it
avv.a.pazzaglia@italiadubailegalcounsel.com - www.italiadubailegalcounsel.com

Il diario

di Maurizio Costanzo



L'ho sempre pensato che gli animali potrebbero insegnarci molto: alcuni ricercatori americani, si sono interrogati sulla capacità di mosche e locuste, di non scontrarsi mai durante i loro voli. Ebbene, sono arrivati alla conclusione che le due specie di insetti, per evitarsi, attivano specifici circuiti neurali. Ispirandosi a questa forma di intelligenza, gli scienziati, cercano di realizzare un rilevatore di collisioni per i veicoli. Non so quanto sia andata avanti la ricerca americana: nel frattempo, per evitare incidenti, non ci resta altro che rispettare i limiti di velocità.



PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 30

In Africa Macron esce sconfitto dal braccio di ferro con Putin: i suoi soldati sostituiti dal gruppo Wagner
Tino Oldani a pag. 4

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Italia Oggi
Il dizionario dei
BILANCI 2023
IN EDICOLA
E IN DIGITALE

CREDITI D'IMPOSTA
De Bertoldi:
al lavoro
per sbloccare
le cessioni,
soprattutto
a soggetti come
Onlus e IACP
Bartelli a pag. 25

Medici, specialisti cercasi

Tra il 2020 e il 2022 il 18% dei posti di specializzazione non è stato assegnato
In medicina d'urgenza e in farmacologia è andato perso oltre il 50% dei posti

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Milleproroghe - Il dl convertito in legge

Superbonus - Cessione crediti, il dl con lo stop

Ambiente - Il decreto sulle Comunità energetiche rinnovabili

Sovraindebitamento - La nota Minghizzia sul contributo unificato

Tra il 2020 e il 2022 il 18% dei posti di specializzazione non è stato assegnato. In alcuni settori, tipo medicina d'urgenza o farmacologia, è andato perso più del 50% dei posti; altri, tipo pediatria, non lasciano nessun contratto non assegnato. Numeri che si inseriscono in un contesto già gravato da una importante carenza di personale medico specialistico. E quanto emerge dall'analisi realizzata da Anaao Asasmed, diffusa ieri.

Damiani a pag. 32

RITARDI E BUROCRAZIA

La Germania non è più il Paese dell'efficienza

Giardina a pag. 13

Il gen. Rossi: l'Ucraina ha bisogno di armi perché possa sedersi al tavolo della pace



Doveva essere una guerra lampo. È già passato un anno «e non finirà a breve. Se vogliamo che Kiev si sieda al tavolo della pace e non al tavolo della resa va sostenuta dal punto di vista degli armamenti. L'invio di armi all'Ucraina serve a fronteggiare l'escalation dell'offensiva russa», dice Domenico Rossi, generale di corpo d'armata dell'esercito, già sottosegretario alla difesa dei governi Renzi e Gentiloni. Vladimir Putin nel discorso alla nazione ha imbracciato l'arma degli ideali e dei valori, tra questi la difesa della patria. «Dietro la retorica russa si cela però un problema reale», spiega Rossi, «che non va sottovalutato prima di intavolare un negoziato».

Ricciardi a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO

Le religioni, in passato, predicavano la fratellanza universale, ma nel contempo alimentarono guerre e violenze quasi sempre terribili. Tutte, sia quelle cristiane che quelle islamiche. Quelle cristiane, negli ultimi 70 anni, hanno annullato il loro spirito espansionistico mentre quelle islamiche sono spesso ancora legate a schemi di esclusivista e quindi di violenza. Non è facile andare controcorrente. Adesso però esponenti cristiani, arabi ed ebreici sono riusciti a realizzare un progetto che nutre di speranza i cuori. Ad Abu Dhabi è sorta la Chiesa di San Francesco che rievoca, al suo interno, una moschea, una chiesa e una sinagoga. La moschea è rivolta alla Mecca, la Chiesa guarda ad Est e la sinagoga è rivolta verso Gerusalemme. I tre luoghi di culto, identici per dimensioni, accolgono ognuno i propri fedeli. In obbedienza al Documento sulla fratellanza umana, si propongono di "assistere tutti i credenti a vivere come fratelli nell'umanità". È un piccolo seme ma anche l'inizio faticoso di un promettente percorso.



Per costruire la nostra libertà energetica di domani conta quello che facciamo oggi.

Conta l'ampiammento e digitalizzazione delle reti, conta il poter dare a tutti la libertà di autoprodoturre energia e contare sempre più investimenti nelle rinnovabili.
Scopri di più su fatticontano.enel.it/peritalia
#Enelperitalia

OPEN POWER FOR A BRIGHTER FUTURE.
Segui @EnelGroupit su

*Con l'ibonus fiscale sulla cassa a € 9,90 in più - Con la tregua fiscale a € 9,90 in più - Con le nuove parole del marketing a € 12,90 in più - Con il dizionario dei bilanci 2023 a € 9,90 in più



LA NAZIONE

VENERDÌ 24 febbraio 2023
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



L'aggressione di Prato, movente passionale

Massacrata di botte mentre torna a casa «Spedizione punitiva»

Natoli a pagina 23



La pista anarchica

Ordigno davanti al tribunale Paura a Pisa

Masiero a pagina 21



Armi a Mosca e web, la Cina fa paura

Gli Usa: da Pechino presto aiuti militari allo zar. Le istituzioni Ue vietano TikTok ai dipendenti: rischio spionaggio. Navi russe nello Jonio **Un anno di guerra** Come finirà? Le previsioni degli analisti, le storie dal fronte **Intervista a Liliana Segre** «L'indipendenza va difesa» da p. 2 a p. 11

Lo stop Ue a Tiktok

Il pericolo ora è ibrido

Lorenzo Castellani

La Commissione europea ha chiesto a tutti i dipendenti con la app di TikTok, installata sui dispositivi aziendali e sui dispositivi personali, di disinstallarla.

A pagina 5

Le frasi di Valditarà

Uno scivolone che non aiuta

Raffaele Marmo

Un fallo di reazione. Un'uscita che si poteva risparmiare. La sortita del Ministro dell'Istruzione Valditarà è una sgrammaticatura da segnare come errore blu.

A pagina 14

LA SENTENZA PER LA STRAGE: 25 ASSOLUZIONI E 5 CONDANNE



Rigopiano, la rabbia dei familiari

Cinque condanne, venticinque assoluzioni per la tragedia dell'Hotel Rigopiano di Farindola, distrutto, il 18 gennaio del 2017, da una valanga che causò

la morte di 29 persone. Questo il quadro della sentenza pronunciata ieri dal gup del Tribunale di Pescara, Gianluca Sarandrea. Verdetto ritenuto inaccettabile

dai familiari. Rabbia, caos e urla in aula: «Vergogna vergogna. Ingiustizia è fatta».

Prosperetti e Bartolomei alle p. 12 e 13

DALLE CITTÀ

Empoli

Presidio fisso delle forze di polizia alla stazione

Servizio in Cronaca

Fucecchio

Il comitato di Massarella per le Cerbaie

Servizio in Cronaca

Empolese Valdelsa

Il liceo collegato con l'astronauta Emozioni spaziali

Servizio in Cronaca



Il ministro contro la preside «No alla lettera antifascista»

Fichera e Brogioni alle pag. 14 e 15



Primarie Pd, intervista a Schlein «Bonaccini non basta più»

Rosato a pagina 17



Verdone e 20 anni senza Sordi «Siamo sempre come Albertone»

Bogani a pagina 32



WWW.LIMPERMEABILE.IT | WWW.LANDICOLLEZIONI.COM
MILANO Showroom Via Statuto, 8 | INFO@LR.LAND.IT

SEVENTY
VENEZIA

la Repubblica

SEVENTY
VENEZIA

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*



La nostra carta proviene da materiali riciclati o da foreste gestite in maniera sostenibile

Venerdì 24 febbraio 2023

Oggi con il Venerdì

Anno 48° n° 45 - In Italia € 2,50

SCUOLA

“Antifascismo proibito”

Il leghista Valditaro minaccia la preside che aveva condannato il pestaggio di Firenze ricordando l'inizio della dittatura FdI e Lega plaudono ma insorgono le opposizioni: il ministro si deve dimettere. Il sindaco Nardella: "È indegno dell'incarico"

Mattarella richiama il governo sui balneari: no al rinvio delle gare

Il commento

Il dovere di una preside

di Chiara Valerio

Il fatto si racconta in breve. Il giorno 20 febbraio, davanti al liceo Michelangiolo a Firenze in via della Colonna, sei militanti di Azione studentesca, organizzazione vicina a FdI, aggrediscono due studenti del collettivo di sinistra. L'eco, nelle dichiarazioni degli esponenti della maggioranza di governo, è "Solo una rissa".

L'analisi

L'avanzata dei baby-camerati

di Paolo Berizzi

Dal volutamente ambiguo "Né rossi né neri ma liberi pensieri" di Roma 2008 allo striscione di Firenze 2023: "Non ci fermerà una circolare, studenti liberi di lottare". Quindici anni dopo, nuova edizione e vecchi slogan. Loro sono i baby camerati di Blocco Studentesco.

È bufera sulle parole del ministro dell'Istruzione Valditaro che giudica "impropria" la lettera della preside fiorentina dopo il pestaggio fascista dinanzi al liceo Michelangiolo. Il ministro minaccia "provvedimenti" e nega il rischio di un'escalation fascista. Il Pd e la scuola insorgono. E sui balneari Mattarella richiama il governo.

di Foschini, Serrano, Vecchio, Venturi e Vivaldi
alle pagine 2, 3 e 11

Le interviste

Edith Bruck
"La democrazia mai così fragile"

di Raffaella De Santis
a pagina 3

Stefano Bonaccini:
"Il Pd dalla parte degli studenti"

di Giovanna Vitale
a pagina 13

Riconosciuti colpevoli cinque dei trenta imputati per la strage dell'hotel



▲ Pescara L'indignazione dei parenti delle vittime alla lettura della sentenza sul disastro di Rigopiano

Rigopiano, ira dei parenti per le assoluzioni

dal nostro inviato Corrado Zunino alle pagine 22 e 23

Un anno di guerra

L'Onu vota contro l'invasione russa: Pechino si astiene Colloqui a Ginevra



▲ Tour Eiffel Con i colori ucraini di Basile, Castelletti e Tonacci alle pagine 6 e 7

Per chi si battono gli ucraini

di Gianni Riotta

La guerra in Ucraina non comincia l'anno scorso, 24 febbraio, quando i paracadutisti di Vladimir Putin, al comando del generale Valery Gerasimov, si illusero di occupare, in poche ore, Hostomel, l'aeroporto di Kiev, uccidendo, o catturando, il legittimo presidente Volodymyr Zelensky, lanciando dalla tv un proclama dell'ex presidente filorusso Viktor Yanukovich, per un governo pupazzo del Cremlino, in combutta con il parlamentare putiniano Viktor Medvedchuk.

a pagina 33

VIVINC
PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI!

CON VITAMINA C CHE SUPPORTA IL SISTEMA IMMUNITARIO.

Vivin C agisce rapidamente contro raffreddore e primi sintomi influenzali

Attenzione: i medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Acetilsalicilico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 22/06/2022.

Hi-tech

Stop a TikTok per i dipendenti Ue perché cinese

di Riccardo Luna

Lo scienziato che smaschera i testi di ChatGpt

di Giuliano Aluffi

La prima cosa da fare, per capire la portata della decisione della commissione dell'Unione europea di far disinstallare la app di TikTok dai telefonini dei propri dipendenti, la prima cosa è contestualizzare. Evidenziare le differenze con i precedenti perché altrimenti si fa confusione.

Service di Bini

Domani in edicola

Su Robinson le lezioni di vita di Ian McEwan

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia, Malta € 3,50 - Croazia HR 22 / € 2,93 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Il Senso della Vita € 12,40

NZ



LA CULTURA
Le nuove Lezioni di McEwan e l'abbuffata dei baby boomer
CATERINA SOFFICI - PAGINA 28

GLI SPETTACOLI
Festa Mănescin a Torino la sfida è restare sé stessi
CARLO MASSARINI - PAGINA 30

LO SPORT
La notte magica di Di Maria la Juve si libera del Nantes
BARILLÀ E ODDENINO - PAGINE 34-35

LA STAMPA
VENERDÌ 24 FEBBRAIO 2023

www.frattini.it

www.frattini.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 157 II N.53 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPELIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

PEFC

GNN

IL MINISTRO: "SE INSISTE PENSEREMO COME INTERVENIRE". L'IRA DELLE OPPOSIZIONI: "SI DIMETTA". BRUCK: "MINACCE VERGOGNOSE"

Valditara attacca la preside antifascista

IL COMMENTO
INLODE DELLE PROF DEMOCRATICHE

CONCITA DE GREGORIO

In lode delle professoresse democratiche, al lungo irrisolto come "anime belle", serbatoio elettorale della sinistra sebbene per sfinitimento in astensione e ora persino additate come pericolose. Dal ministro dell'Istruzione, in questo tragico mondo alla rovescia che abbiamo costruito o

impedito che altri costruissero, è lo stesso. Elena Schirò, la maestra delle elementari che in quarta ci fece un solo anno di supplenza, regalò a ciascun alunno novenne un libro, andandocene. Il mio, poiché sapeva che studiavo pianoforte, fu una "Storia della Musica". - PAGINA 4

AMABILE E CARRATELLI

Che poteri ha un dirigente scolastico? Può scrivere una lettera agli studenti per condannare la violenza di un pestaggio che ricorda lo squadristo fascista? Secondo Valditara no. Per il ministro dell'Istruzione, la lettera scritta da Annalisa Savino era «impropria». - PAGINE 2-4

Perché a destra non nasce la nuova egemonia culturale
Mirella Serri

L'INTERVISTA

Carofiglio: "Il Pd scelga la difesa della dignità"

ANNALISA CUZZOCREA

Gianrico Carofiglio non sa ancora se domenica andrà a votare alle primarie. Non lo dice per spirito di contraddizione, non lo fa per darsi un tono. Il suo spaesamento, i suoi dubbi, le sue riserve sono quelli di migliaia di elettori del Pd. - PAGINA 15

LA GIUSTIZIA

Processo Rigopiano assolti in 25 su 30 La rabbia dei familiari "Fate schifo, vergogna"

GRAZIELONGO



L'assoluzione di 25 imputati, sui 30 a processo per la strage di Rigopiano, è un fulmine che squarcia le coscienze dei parenti delle 29 vittime. - PAGINA 6

L'ANALISI

DUNQUE I COLPEVOLI SONO SOLO I MORTI

MAURIZIO DE GIOVANNI

Il fatto non sussiste. Tra tutte le formule, alla fine degli infiniti 1.318 giorni che sono trascorsi dalla prima udienza alla sentenza, questa è la peggiore. Quattro parole, una fredda e inaccettabile frasetta che provoca smarrimento e furia e accende la rabbia di familiari e amici. - PAGINA 7

LA RISOLUZIONE PER IL DISIMPEGNO DI MOSCA DALL'UCRAINA PASSA CON 141 VOTI A FAVORE E 7 NO. SI ASTENGONO CINA E INDIA

L'Onu chiede il ritiro dei russi

Orban: conflitto colpa dei burocrati Ue. Il Capo di Stato Maggiore: "Nessuno può vincere sul campo"

L'ANALISI

LEGA E FORZA ITALIA L'ERRORE È DOPPIO

GIOVANNIORSINA

Che il conflitto in Ucraina sia diventato il principale spartiacque politico dei nostri tempi è un dato di fatto dal quale non si può prescindere. Certo, ci si può chiedere quanto sia stato saggio attribuirgli un così grande rilievo, e si può senz'altro constatare con una certa mestizia come il normalmente pessimo dibattito pubblico italiano ne sia stato reso se possibile ancora più isterico, polarizzato e apocalittico. Piaccia o non piaccia, a ogni modo, l'aggressione russa ha aperto una faglia profonda nel quadro globale e ha obbligato tutti a decidere da che parte stare, con l'eccezione di pochissimi che si son potuti permettere di non schierarsi. Fra i quali pochissimi non c'è l'Italia. - PAGINA 27

UN ANNO DI GUERRA ALL'INTERNO LO SPECIALE DI 32 PAGINE UN ANNO DI GUERRA

I 12 mesi che sconvolsero il mondo

PUTIN CI TRASCINA NELLA TERRA INUMANA
MASSIMO GIANNINI

Grazie, signor Putin. Nei dodici mesi che sconvolsero il mondo, la sua mostruosa Operazione Militare Speciale ci ha regalato una sporca guerra novecentesca, che rischia di trasformare il pianeta nella "Terra inumana". - NELL'INSERTO

LA LETTERA

IL TANGO DI GUERRA DI OLGA E MAXIM

TANANAI

Caro direttore, è passato un anno dall'inizio dell'invasione dell'Ucraina e poco meno da quando abbiamo iniziato a dimenticarne, come capita per qualsiasi altro conflitto in corso nel mondo, perché, in fondo, non sta succedendo a noi. Le guerre non sono solo un insieme di strategie politiche, militari ed economiche, sono vite che vengono soppresse o spezzate, famiglie che si separano, giovani che devono fermare gli studi, amici che non sono più liberi di vedersi al cinema o ad un bar, andare ad un concerto o ad un primo appuntamento, rincorrere le proprie passioni, festeggiare un successo lavorativo. Sono quotidianità che si sfaldano e si riadattano per non far svanire ogni traccia di umanità, di amore. - PAGINA 27

I MIGRANTI

Geo Barents multata "Troppi salvataggi"

ANTONIO BRAVETTI



Fermo amministrativo di 20 giorni e multa da 10mila euro per la Geo Barents, la nave di ricerca e soccorso di Medici Senza Frontiere. «Puniti per aver salvato vite», ha commentato Msf. - PAGINA 21

BUONGIORNO

Un po' d'indignazione, quella necessaria per tirare sera, è stata spesa a destra per lo striscione appeso ieri dagli anarchici all'Altare della patria: "L'Italia tortura. No al 41 bis". Oltraggio inaccettabile, ha detto il presidente del Senato, Ignazio La Russa, in versione belva anziché coniglietto, perché l'Altare della patria è il monumento a chi ha sacrificato la vita alla nazione. Poi, che il 41 bis sia equiparabile a tortura, siamo in pochi a pensarlo e quindi si concede un punto a La Russa, ma proprio ieri ho letto un'intervista di qualche settimana fa a Michele Padovano, ex campione di calcio assolto dopo diciassette anni dall'accusa di traffico di droga. Diciassette anni fa era il 2006. Per capire, tutti dovremmo ricordare che cosa facevamo nel 2006, che cosa è cambiato intanto nelle nostre esistenze. Nel 2006,

Il posto giusto

MATTIA FELTRI

per esempio, nasceva la mia prima figlia e penso a tutta la sua vita col padre sotto processo, fosse toccato a me. Non la vogliamo chiamare tortura? I primi dieci giorni in carcere. Padovano li trascorse in isolamento senza potersi fare una doccia. Come la vogliamo chiamare? E di Padovano si sa perché Padovano è famoso, la sua assoluzione è una notizia, ma il presidente La Russa potrebbe andare sul sito di Errori giudiziari a vedere quanti come lui, ogni giorno. Oppure sul sito di Antigone - se serve qualcosa di più sanguinolento - a contare le condanne per tortura in seguito ai pestaggi di detenuti. E dunque sì, poiché l'Italia è una democrazia liberale, non è la Russia di Putin, credo non ci sia un posto migliore dell'Altare della patria su cui srotolare uno striscione del genere.

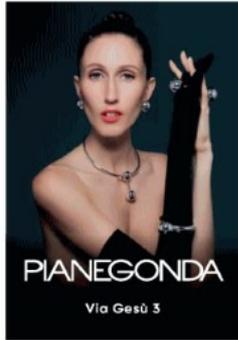
VIVINC PUOI STARE ALLA LARGA DAGLI ECCI!

CON VITAMINA C CHE SUPPORTA IL SISTEMA IMMUNITARIO.

Vivin C agisce rapidamente contro raffreddore e primi sintomi influenzali

Attenzione: I medicinali vanno assunti con cautela. È un medicinale a base di Acido Ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 22/05/2022.





Accelera l'ipo Lottomatica il fondo Apollo vuole quotarla dopo Pasqua

Caroselli e Deugeni a pag. 9

La meccanica di precisione di Valtecne pronta per il mercato Egm

Fusi a pagina 15



La moda entra nel vivo a Milano con il mega show di Prada

Intanto il retail si sposta fuori dal Quadrilatero con alcuni maxi investimenti

Speciale di 20 pagine in MF Fashion

Anno XXXIV n. 39

Venerdì 24 Febbraio 2023

€2,00 Classedtori



FTSE MIB +0,65% 27.278 DOW JONES +0,15% 33.094** NASDAQ +0,55% 11.571** DAX +0,49% 15.476 SPREAD 189 (-5) €/S 1,0616

PER LA PRIMA VOLTA ANNULLATA UNA LIQUIDAZIONE COATTA

I giudici contro Bankitalia

Tar e Consiglio di Stato cancellano lo scioglimento di Advance sim, che chiede i danni Nel bilancio della Bce spuntano perdite per 1,6 miliardi: colpa del rialzo dei tassi

IN EUROPA SVETTA PIAZZA AFFARI, +0,6% CON VOLUMI SOSTENUTI A QUOTA 3 MLD

Romano a pagina 2 e De Nardis e 17



INTERVISTA ESCLUSIVA

Tajani: aiuteremo ancora l'Ucraina, non solo con le armi ma per ricostruire

Boeris e Spatti a pagina 4

MIGLIORA LA CEDOLA

Eni, su i conti ma il titolo paga il confronto con il consensus

Zoppo a pagina 6

FONDO SALVASTATI

Gentiloni dribbla la trappola del Mes Ma il trattato resta da ratificare in Italia

Pira a pagina 3



VILLA EDEN *****

VILLA EDEN: LA QUALITÀ DI VITA PRIMA DI TUTTO

Lusso sobrio che traspare dall'atmosfera charmat. Qui si scrive vacanza dai sogni, si legge Villa Eden, un'incantevole oasi di tranquillità "Adults Only" circondata dall'abbraccio silenzioso di un rigoglioso parco secolare e situata sui suggestivi pendii di Marino. La filosofia di questo pluripremiato resort è stile. L'appartamento all'italiana gruppo degli Leading Hotels of the World è incarnata sul garantire un soggiorno carat-

zione salutare, grazie alla filosofia dell'Eden's Park - il Restaurant di Villa Eden è possibile abbinare una sofisticata gastronomia gourmet a un piacere sano senza rinunciare. I menu proposti dallo chef Marcello Corrado costituiscono il connubio perfetto tra creatività, ottima digeribilità e gusto soprattutto. Godetevi di una perfetta armonia profumica, che costituisce il leitmotiv di un'esperienza lunga e serena. Scoprire un'immagine di sé che sia reale espressione dello spirito. Insieme Santini, scelti a proprio agio e circondati di attenzioni. In queste prerogative è racchiusa l'essenza del Longevity Medical & Spa Center, il reparto in cui le co-



Via Winkel 88-90 - I-39012 Merano - Alto Adige - Italy - +39 0473 230583 - info@villa-eden.com - www.villa-eden.com

Adsp: sindacati pronti alla battaglia

All'indomani del comitato di gestione Cgil, Cisl, Uil e Ugl in campo a sostegno dei dipendenti. «Con la decisione dei giorni scorsi è stata riaperta una partita ormai chiusa» «Nel merito sulle perplessità sollevate in prima istanza dal MIT abbiamo dato puntualmente riscontro all'Adsp e successivamente il presidente Musolino al Ministero vigilante. In pratica si rassicurava il Mit - spiegano - sulla correttezza dell'accordo di secondo livello che ha tenuto conto dei diritti acquisiti e le condizioni di miglior favore frutto di accordi in linea con il CCNL dei Porti, con il Protocollo d'intesa con **Assoporti** e la legge 84/94 e che risalgono ad oltre 12 anni di vigenza. Pertanto, tali istituti costituiscono elementi consolidati e cristallizzati per i dipendenti delle ex Autorità portuali transitati nelle nuove AdSP e quindi non modificabili. Tale osservazione non è stata messa in discussione dal MIT come da nota del 16 febbraio scorso». A detta dei sindacati, quindi, nessuna richiesta di sospensione di tale elemento è stata mai avanzata dal Ministero di vigilanza. «Nonostante ciò - hanno aggiunto - i vertici di Adsp hanno ritenuto di sottoporre ulteriormente all'approvazione del Comitato di Gestione, che già si era espresso il 30 dicembre scorso, riaprendo di fatto una partita chiusa». Alla luce di tutto questo i sindacati hanno manifestato la propria contrarietà «a qualsiasi azione che possa rimettere in discussione le retribuzioni dei dipendenti dell'Autorità; diversamente - hanno concluso - ci troverà costretti ad intraprendere le conseguenti azioni di lotta tra l'altro già condivise con tutto il personale dell'Adsp».



Immagine
non disponibile

La Provincia di Civitavecchia

Primo Piano

Adsp: sindacati pronti alla battaglia

All'indomani del comitato di gestione Cgil, Cisl, Uil e Ugl in campo a sostegno dei dipendenti. «Con la decisione dei giorni scorsi è stata riaperta una partita ormai chiusa» CIVITAVECCHIA - Sindacati pronti a mettere in campo ogni iniziativa a tutela dei dipendenti dell'Autorità di sistema portuale. Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Mare, all'indomani del comitato di gestione che si è svolto martedì a Molo Vespucci e in merito alla decisione di posticipare la discussione sulla delibera relativa alla dotazione organica dell'ente e sulla corresponsione degli stipendi ai dipendenti, in seguito alle osservazioni del Ministero dei Trasporti (MIT) su alcuni articoli dell'accordo di II livello per il personale dipendente dell'Ente, che hanno ricordato essere stato sottoscritto lo scorso dicembre dagli stessi sindacati con l'Adsp, hanno ribadito alcuni punti fondamentali. «Nel merito sulle perplessità sollevate in prima istanza dal MIT abbiamo dato puntualmente riscontro all'Adsp e successivamente il presidente Musolino al Ministero vigilante. In pratica si rassicurava il Mit - spiegano - sulla correttezza dell'accordo di secondo livello che ha tenuto conto dei diritti acquisiti e le condizioni di miglior favore frutto di accordi in linea con il CCNL dei Porti, con il Protocollo d'intesa con **Assoporti** e la legge 84/94 e che risalgono ad oltre 12 anni di vigenza. Pertanto, tali istituti costituiscono elementi consolidati e cristallizzati per i dipendenti delle ex Autorità portuali transitati nelle nuove AdSP e quindi non modificabili. Tale osservazione non è stata messa in discussione dal MIT come da nota del 16 febbraio scorso». A detta dei sindacati, quindi, nessuna richiesta di sospensione di tale elemento è stata mai avanzata dal Ministero di vigilanza. «Nonostante ciò - hanno aggiunto - i vertici di Adsp hanno ritenuto di sottoporre ulteriormente all'approvazione del Comitato di Gestione, che già si era espresso il 30 dicembre scorso, riaprendo di fatto una partita chiusa». Alla luce di tutto questo i sindacati hanno manifestato la propria contrarietà «a qualsiasi azione che possa rimettere in discussione le retribuzioni dei dipendenti dell'Autorità; diversamente - hanno concluso - ci troverà costretti ad intraprendere le conseguenti azioni di lotta tra l'altro già condivise con tutto il personale dell'Adsp». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, concreta l'ipotesi dello sciopero dei dipendenti

Sindacati: "Manifestiamo la nostra contrarietà a qualsiasi azione che possa rimettere in discussione le retribuzioni" Civitavecchia - Il messaggio di Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti e Ugl Mare non ha bisogno di interpretazioni. Nel comunicato unitario ribadiscono forte e chiaro che "manifestiamo la nostra contrarietà a qualsiasi azione che possa rimettere in discussione le retribuzioni dei dipendenti dell'Autorità, diversamente ci troverà costretti ad intraprendere le conseguenti azioni di lotta tra l'altro già condivise con tutto il personale dell'Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale". Aria tesa a Civitavecchia dopo la decisione del Comitato di Gestione in riferimento alle osservazioni del Ministero dei Trasporti su alcuni articoli dell'accordo di Il livello per il personale dipendente dell'Ente "Nel merito sulle perplessità sollevate in prima istanza dal MIT abbiamo dato puntualmente riscontro all'ADSP e successivamente il Presidente Musolino al Ministero vigilante. In pratica si rassicurava il MIT sulla correttezza dell'accordo di 2 livello che ha tenuto conto dei diritti acquisiti e le condizioni di miglior favore frutto di accordi in linea con il CCNL dei Porti, con il Protocollo d'intesa con **Assoporti**

e la legge 84/94 e che risalgono ad oltre 12 anni di vigenza. Pertanto, tali istituti costituiscono elementi consolidati e cristallizzati per i dipendenti delle ex Autorità portuali transitati nelle nuove AdSP e quindi non modificabili. Tale osservazione non è stata messa in discussione dal MIT come da nota del 16/02/2023, infatti si legge: "Elemento retributivo Consolidato" sul punto si prende atto .. in merito alla natura che tale elemento è da intendersi quale elemento retributivo Ex A.P, nel quale sono confluiti istituti frutto di precedenti contrattazioni, che, nel venire definitivamente cristallizzati, al fine di garantire il mantenimento retributivo in essere, sono comunque da considerarsi destinati al graduale esaurimento del personale in forza. Nessuna richiesta quindi, di sospensione di tale elemento è stata mai avanzata dal Ministero di vigilanza, nonostante ciò, i Vertici di ADSP hanno ritenuto di sottoporre ulteriormente all'approvazione del Comitato di Gestione, che già si era espresso in data 30/12/2022 con la delibera n.65.12.2022, riaprendo di fatto una partita chiusa", osservano le organizzazioni sindacali.



Shipping Italy

Primo Piano

Sindacati in fibrillazione a Civitavecchia per i lavoratori dell'Adsp

L'ambigua nota diffusa ieri dall'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia sul contratto di secondo livello dei dipendenti ha messo in allarme i sindacati firmatari (Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e Ugl Mare), che oggi rispondono a tono. L'ente, evocando non meglio precisate osservazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul contratto rinnovato a dicembre, evidenziava la delibera del Comitato volta a "salvaguardare l'integrale corresponsione degli stipendi ai dipendenti", completando però la frase con due locuzioni di specificazione - "in attesa che la questione venga definita, salvo eventuali conguagli successivi" - che non deve esser piaciuta alle organizzazioni sindacali. "Nel merito sulle perplessità sollevate in prima istanza dal MIT abbiamo dato puntualmente riscontro all'Adsp e successivamente il Presidente Musolino al Ministero vigilante. In pratica si rassicurava il Mit sulla correttezza dell'accordo di secondo livello che ha tenuto conto dei diritti acquisiti e delle condizioni di miglior favore frutto di accordi in linea con il Ccnl dei Porti, con il Protocollo d'intesa con **Assoporti** e con la legge 84/94 e che risalgono ad oltre 12 anni di vigenza. Pertanto, tali istituti costituiscono elementi consolidati e cristallizzati per i dipendenti delle ex Autorità portuali transitati nelle nuove AdSP e quindi non modificabili" ha spiegato la nota sindacale. Secondo le sigle "tale osservazione non è stata messa in discussione dal Mit come da nota del 16/02/2023", di cui i sindacati riportano uno stralcio: "Elemento retributivo Consolidatosul punto si prende atto .. in merito alla natura che tale elemento è da intendersi quale elemento retributivo Ex A.P, nel quale sono confluiti istituti frutto di precedenti contrattazioni, che, nel venire definitivamente cristallizzati, al fine di garantire il mantenimento retributivo in essere, sono comunque da considerarsi destinati al graduale esaurimento del personale in forza ". Per le Ooss, cioè, non ci sarebbe nessuna volontà del ministero di rivedere quanto sottoscritto, da cui l'avviso al vertice dell'ente: "Nessuna richiesta quindi, di sospensione di tale elemento è stata mai avanzata dal Ministero di vigilanza, nonostante ciò, i vertici di Adsp hanno ritenuto di sottoporre ulteriormente all'approvazione del Comitato di Gestione, che già si era espresso in data 30/12/2022 con la delibera n.65.12.2022, riaprendo di fatto una partita chiusa. Esprimiamo quindi contrarietà a qualsiasi azione che possa rimettere in discussione le retribuzioni dei dipendenti dell'Autorità; diversamente saremo costretti ad intraprendere le conseguenti azioni di lotta tra l'altro già condivise con tutto il personale dell'Adsp". Nel frattempo l'ente ha diffuso oggi i dati di traffico del 2022, che "nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate, in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021". E anche rispetto al periodo pre pandemico: "Civitavecchia cresce del



Immagine
non disponibile

Shipping Italy

Primo Piano

6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato". In particolare nel principale porto del sistema, Civitavecchia, "il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 milioni di tonnellate), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide (9,4 milioni di tonnellate) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 Teu, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 Teu) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-Ro si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%". Positivi secondo l'ente i dati del comparto passeggeri: "Il traffico crocieristico, seppur non ancora ai livelli del 2019 - all'appello mancano 480 mila crocieristi - ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro".

Agensir

Genova, Voltri

Porto di Genova: Stella Maris, nel 2022 visitate 2104 navi e contattati 74.233 marittimi

"Nel 2022 la Stella Maris di **Genova** ha proseguito le attività di accoglienza e assistenza ai marittimi grazie all'opera svolta dai volontari nelle visite alle navi nel **porto** di **Genova**. Sono state visitate 2104 navi e contattati 74.233 marittimi. A **Genova** sono state raggiunte dai volontari 1331 navi, 557 al VTE di Voltri e 216 a Multedo". Lo afferma Massimo Franzi, diacono responsabile della Stella Maris del capoluogo ligure. "Nel **porto** di **Genova** - ha sottolineato - rimane grande il numero dei marittimi Italiani: sono circa il 35% del totale, grazie anche alla presenza dei traghetti. Segue poi la presenza dei marittimi Filippini (20%), Indiani (7%), Russi (5%), Ucraini (5%) e Turchi (3%)". Nel corso del 2022, la Stella Maris ha proseguito le attività di accoglienza ed assistenza anche grazie all'utilizzo dei social network per mantenere i contatti con i marittimi, per organizzare momenti di preghiera e per soddisfare richieste di varie necessità. La guerra in Ucraina, poi, ha interessato tutti i circa 6mila lavoratori Russi e Ucraini arrivati a **Genova**. "Ci siamo attivati subito con una preghiera per la pace distribuita su tutte le navi e con la fornitura gratuita di schede telefoniche internazionali ai marittimi Ucraini per chiamare le famiglie" ha aggiunto Franzi. Tra le varie iniziative messe in atto nel 2022 c'è stata la convenzione con MSC grazie alla quale gli alimenti dei sacchetti (lunch bag) preparati a bordo delle navi Msc e non consumati dai passeggeri in attesa di imbarco sono stati consegnati alla Comunità di San Benedetto e quindi distribuiti ai più bisognosi. "Abbiamo raccolto e portato alla Comunità di San Benedetto 3772 panini, 2961 frutti, 1210, dolci e 1200 bevande" ha sottolineato il responsabile della Stella Maris genovese. Inoltre, sono stati consegnati 2500 calendari e 3mila pacchi regalo, a Pasqua e a Natale. Sempre molto apprezzati dai marittimi i cappellini e le sciarpe di lana fatti a mano e donati dalle tante volontarie presenti in tutta la diocesi.



Via della Superba: domani ore 1.00-17.00 modifiche alla viabilità

01.00 alle 17.00 Lo stop è dovuto all'esecuzione, da parte dell'impresa Pizzarotti & C. di interventi prioritari in ambito **portuale** - lavori di costruzione appalto dell'**Autorità** di **sistema portuale** Mar Ligure Occidentale - e per consentire il varo delle prime due campate del nuovo viadotto di accesso al porto. È prevista la chiusura del tratto di via della Superba in direzione Levante-Ponente tra San Giovanni D'Acri e Aeroporto. Per i mezzi pari o inferiori a 31 tonnellate diretti all'Aeroporto il percorso consigliato è: via Guido Rossa - via Siffredi - viadotto Pionieri e Aviatori d'Italia. Per i mezzi superiori a 31 tonnellate diretti all'Aeroporto il percorso obbligato in senso unico alternato (gestito da movieri) è sulla corsia mare di via della Superba tra San Giovanni d'Acri e Aeroporto.



Genova Today

Genova, Voltri

"Gravi criticità a bordo", altra nave fermata dalla guardia costiera

Problemi al motore principale, agli equipaggiamenti di emergenza e alla struttura della nave per l'unità mercantile di bandiera cipriota Guang Rong, costruita nel 1999. La guardia costiera di Genova ha fermato una nave cargo in porto per violazioni alle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, sulla protezione dell'ambiente marino e sulla sicurezza della navigazione. Si tratta della seconda nave, su 27 ispezionate, sottoposta a fermo amministrativo dall'inizio del 2023 nell'ambito dell'attività di verifica sulle navi straniere nota anche come 'Port State Control'. A cadere nella rete del sistema elaborato dal comando generale del corpo è stata l'unità mercantile di bandiera cipriota Guang Rong, circa 5264 tonnellate di stazza, costruita nel 1999, armata e gestita da una società italiana. "Tale sistema - specifica l'ammiraglio Liardo - oltre a considerare la priorità di visita elaborata dall'algoritmo dell'Unione Europea attraverso la banca dati comune denominata Thetis, a cui devono attenersi tutti i Paesi Europei, fornisce indicazioni ai locali servizi di coordinamento per scremare ulteriormente e individuare con maggiore precisione le unità potenzialmente a rischio e da sottoporre a ispezione. Gli obiettivi stabiliti dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal comandante generale per l'anno 2023 - continua l'ammiraglio Liardo - prevedono l'esecuzione di 450 ispezioni aggiuntive, oltre alle 950 già previste dalle disposizioni europee, per identificare e colpire tali unità". "La nave è stata controllata per tutta la giornata - spiega uno degli ufficiali del team ispettivo - durante la quale sono state identificate 12 carenze di cui 7 particolarmente gravi tra cui alcune criticità al motore principale, agli equipaggiamenti di emergenza, alla struttura della nave, ma anche su sicurezza dell'equipaggio e sistema di gestione della sicurezza. L'ispezione ha riguardato diverse aree dell'unità: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni, gli spazi adibiti all'equipaggio e si è conclusa con un'esercitazione antincendio per verificare la capacità dell'equipaggio nella gestione delle emergenze". Prima di poter essere visitata nuovamente dai nostri ispettori ed essere autorizzata a riprendere il mare - segnala la sezione sicurezza navigazione della guardia costiera - la nave dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della società di classificazione e dell'autorità di bandiera Cipriota, la quale ha già formalmente comunicato alla guardia costiera genovese di aver aperto autonoma attività di investigazione al fine di verificare il corretto ripristino della sicurezza a bordo e di tutela dall'ambiente marino prima di fornire il proprio benessere alla partenza. "Il Port State Control - conclude l'Ammiraglio - è essenziale per assicurare che i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standard previsti, anche a garanzia degli armatori che operano navi sicure. La guardia costiera di Genova continuerà a sottoporre ad attento scrutinio le navi che scalano



Immagine
non disponibile

Genova Today

Genova, Voltri

il nostro **porto** e non esiterà a utilizzare ogni strumento a disposizione per scoraggiare l'arrivo di unità non in regola con le normative sino al fermo delle stesse e al loro bando dalle acque europee". I compiti di Port State Control sono svolti da personale della guardia costiera, debitamente formato e autorizzato quale ispettore Psc, dislocato tra diversi comandi territoriali ubicati nei porti maggiormente interessati da traffico mercantile e organizzato in 'Nuclei Port state Control', coordinati dai Servizi regionali Psc istituiti a livello di direzione marittima. L'autorità competente è il sesto reparto del comando generale-sicurezza della navigazione e marittima che tramite la sezione 'Port State Control' e il coordinatore nazionale monitora e indirizza l'attività.

Informare

Genova, Voltri

Nel porto di Genova una nave cipriota è stata sottoposta a fermo amministrativo

La Guardia Costiera di **Genova**, nell'ambito delle attività di Port State Control, ha fermato nel **porto** del capoluogo ligure la nave di bandiera cipriota Guang Rong, di 5.264 tonnellate di stazza lorda, costruita nel 1999, che è armata e gestita dalla chioggiotta Nuova Co.Ed.Mar., società attiva nel settore della costruzione, riparazione e manutenzione di strutture e infrastrutture marittime, portuali e terrestri e nelle bonifiche ambientali. «La nave - ha spiegato uno degli ufficiali del team ispettivo della Guardia Costiera - è stata controllata per tutta la giornata durante la quale sono state identificate 12 deficienze di cui sette particolarmente gravi, tra cui alcune criticità al motore principale, agli equipaggiamenti di emergenza, struttura nave, nonché la sicurezza dell'equipaggio ed il sistema di gestione della sicurezza. L'ispezione ha riguardato diverse aree dell'unità: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni nonché gli spazi adibiti all'equipaggio e si è concluso con un'esercitazione antincendio per verificare la capacità dell'equipaggio nella gestione delle emergenze». La Guardia Costiera ha ricordato che prima di poter essere visitata nuovamente dagli ispettori del

Corpo ed essere autorizzata a riprendere il mare «la nave dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta ad ispezione da parte della società di classificazione e dell'Autorità di bandiera Cipriota, la quale, ha già formalmente comunicato alla Guardia Costiera genovese di aver aperto autonoma attività di investigazione al fine di verificare il corretto ripristino della sicurezza a bordo e di tutela dall'ambiente marino prima di fornire il proprio benessere alla partenza». «Il Port State Control - ha sottolineato l'ammiraglio Sergio Liardo, direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di **Porto** di **Genova** - è essenziale per assicurare che i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standard previsti, anche a garanzia degli armatori che operano navi sicure. La Guardia Costiera di **Genova** continuerà a sottoporre ad attento scrutinio le navi che scalano il nostro **porto** e non esiterà ad utilizzare ogni strumento a disposizione per scoraggiare l'arrivo di unità non in regola con le normative sino al fermo delle stesse e al loro bando dalle acque europee». La Guang Rong è la seconda nave che dall'inizio del 2023 viene sottoposta a fermo amministrativo dalla Guardia Costiera di **Genova** su 27 ispezionate nel capoluogo ligure nel corso dell'attività di Port State Control per la verifica delle navi straniere che scalano i porti italiani.



Informare

Genova, Voltri

Fiom Cgil, ci aspettiamo che il prossimo PRP di Genova confermi la vocazione esclusivamente cantieristica dell'intera area delle riparazioni navali Quello che resta dell'affresco per il waterfront genovese dell'architetto Renzo Piano

«Il ponente di **Genova** ha una vocazione operosa e produttiva, ma non una vocazione al martirio». Questa frase - usiamo il passato remoto perché risale a quasi 18 anni fa - fu pronunciata da Renzo Piano in occasione della presentazione della sua "Visione per il **porto** di **Genova**", progetto che l'architetto ci tenne a definire un "affresco". Con quella frase, proferita di fronte ad un gremitissimo uditorio al **Porto** Antico di **Genova**, voleva intendere che al ponente genovese, storicamente scelto per collocarvi attività industriali lasciando alla parte levantina della città la sua supposta vocazione residenziale e "verde", non era possibile continuare ad imporre insediamenti produttivi, magari rumorosi e inquinanti. Chiarire il senso di una frase che all'apparenza non avrebbe senso chiarificare ci sembra necessario dato che già allora al cronista, che fedelmente annotò quella sentenziosa asserzione, quelle poche epigrammatiche parole erano sembrate il prodotto delle sole notevoli doti affabulatorie dell'architetto, persino superiori a quelle assai elevate di progettista. Percepiva - è necessario confessarlo perché chi allora annotò quelle parole è lo stesso che ha scritto quello che leggete - un sentore di farisaica retorica, che è rimasto anche quando l'immaginifico architetto è passato dall'affresco al Blueprint, un'altra successiva "visione" di **Genova** donata da Piano alla città. È necessario chiarire inoltre che la visione dell'architetto non va oltre una certa latitudine: gli schizzi di Renzo Piano - immaginifici come le sue parole - prima ancora di diventare progetto - affresco o Blueprint che sia - ridisegnano il waterfront di **Genova** dall'estremo ponente sino al centro città e alla zona della Fiera, e si fermano dove inizia il Levante che evidentemente per l'architetto va bene così com'è. Dall'affresco e dal Blueprint, e dal chissà cosa domani, si constata che è la parte più a levante del Ponente che nella visione dell'architetto subisce le maggiori trasformazioni. Se, nel 2004, chi allora ascoltò il lapidario aforisma ritenne che chi lo pronunciò pensava di spostare attività produttive a Levante e attività sociali, ricreative e residenziali a Ponente si sbagliava di grosso. Perché negli ultimi anni si è ampiamente appurato che la volontà è sì di realizzare insediamenti residenziali a Ponente, ma di collocarli nella parte più ad occidente del Ponente. In sostanza è il Levante che si estende verso ponente. In più, quelle attività industriali e produttive ancora presenti nel Ponente più occidentale, che con questa dilatazione dell'est verso ovest non troverebbero più spazio per eventuali allargamenti, verrebbero sistemate ancora più a ponente, là dove - come tuonava Renzo Piano - non ci dovrebbe essere più nessuno disposto al martirio. Ciò si desume, tra le altre, dalle più recenti puntualizzazioni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale volte a placare le proteste e le preoccupazioni circa il futuro dell'area delle riparazioni navali del **porto** di **Genova** che è posta proprio su



Informare

Genova, Voltri

quel lembo occidentale del Ponente e dove, guarda caso, l'architetto Renzo Piano ha previsto di collocare i suoi "gioielli sul blu", che - traducendo per chi manca della necessaria immaginazione - sono insediamenti abitativi di lusso affacciati sul mare. A rinfocolare le preoccupazioni circa il destino dell'area delle riparazioni navali è giunta la notizia che nell'edificio ex Lavanderia Italia al Molo Vecchio, ricadente nel demanio marittimo statale e a qualche metro dal mare, si vorrebbero realizzare appartamenti privati sempre di lusso. «Come Fiom non ci stupiamo più di nulla», è il laconico odierno commento rispetto a tale progetto di Stefano Bonazzi, segretario generale di Fiom Cgil **Genova**, e di Luca Marengo, coordinatore Riparazioni Navali dell'organizzazione sindacale. «Dopo aver sentito dichiarazioni su piste ciclabili, gite domenicali all'interno delle aree industriali, canali navigabili e boschi urbani - hanno rilevato i due rappresentanti del sindacato - si viene a conoscenza di un progetto per trasformare un'area industriale all'interno delle riparazioni navali in modernissimi appartamenti di lusso». Secondo Bonazzi e Marengo, «è evidente la volontà di una parte della politica cittadina di ridimensionare il peso e gli spazi delle riparazioni navali, favorendo settori economici che nulla hanno a che vedere con l'industria. Scelta a nostro avviso totalmente insensata alla luce anche del forte sviluppo del settore, della caratterizzazione della città come una delle capitali della cantieristica navale del Mediterraneo e dalla volontà dichiarata da alcuni imprenditori di riportare sul territorio importanti fasi della lavorazioni navali attualmente svolte altrove per mancanza di spazio». I rappresentanti di Fiom Cgil hanno ricordato che quella delle riparazioni navali genovesi è «una realtà che occupa tremila lavoratori i cui posti di lavoro potrebbero essere messi in discussione da scelte anti-industriali. In qualsiasi città - hanno sottolineato - un comparto di questo tipo sarebbe salutato con enfasi e valorizzato come fiore all'occhiello dell'economia cittadina. Così non è a **Genova**. Nelle future interlocuzioni con Autorità Portuale e istituzioni locali - hanno annunciato Bonazzi e Marengo - ribadiremo che le riparazioni andranno salvaguardate e ulteriormente sviluppate. Ci aspettiamo dichiarazioni chiare sul futuro del comparto, ricordando a tutti che, salvo investimenti epocali, ad oggi non ci sono alternative a questi spazi: le riparazioni allo stato attuale non possono che continuare ad operare nelle aree attuali, dove sono presenti i bacini e dove le aziende del comparto sono insediate. Ci aspettiamo quindi che il prossimo Piano Regolatore Portuale confermi la vocazione esclusivamente cantieristica dell'intera area. Lo diciamo chiaro: se non ci verranno date rassicurazioni concrete ci confronteremo con i lavoratori per decidere come proseguire. Le riparazioni navali non si toccano». Per Fiom Cgil, la vocazione dell'area delle riparazioni navali deve rimanere appunto quella di effettuare riparazioni alle navi. Più chiaro di così! Per correttezza bisogna ammettere che magari già nel 2004 i propositi di Renzo Piano di non imporre un ulteriore martirio al Ponente fossero sinceri. Poteva essere allora, e potrebbe essere così ancora oggi, che l'architetto voglia sì con tutte le sue forze diminuire l'intensità di attività industriali e produttive che soffoca l'ovest cittadino, ma intenda farlo riempiendo il waterfront orientale di aree residenziali e verdi partendo da est, così da svuotare progressivamente il Ponente di queste ingombranti

Informare

Genova, Voltri

presenze. Già la vediamo anche noi questa nuova aurora che, da Est, inizia a rischiarare **Genova**. L'annuncio di un sole che da oriente ad occidente libererà la città dagli impianti industriali e produttivi per riempirla di abitazioni, possibilmente di lusso. Per riempirla di cemento, si sarebbe detto una volta.

Porto di Genova, cargo cipriota fermato: troppe irregolarità

di Redazione La guardia costiera di **Genova** ha fermato una nave cargo cipriota . È la seconda nave che viene sottoposta a fermo amministrativo 'detenuta' dalla Guardia Costiera di **Genova** su ventisette ispezionate nel capoluogo ligure nel corso dell'attività di verifica sulle navi straniere che scalano i nostri porti dall'inizio del nuovo anno, meglio nota come Port State Control. Questa volta è caduta nella rete del sistema di targeting - elaborato dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera - l'unità mercantile di bandiera Cipriota Guang Rong -, di poco più di 5264 tonnellate di stazza, costruita nel 1999, armata e gestita da una società italiana. La nave è stata fermata per violazioni alle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione. "La nave è stata controllata per tutta la giornata - spiega uno degli Ufficiali del team ispettivo - durante la quale sono state identificate 12 deficienze di cui 7 particolarmente gravi tra cui alcune criticità al motore principale, agli equipaggiamenti di emergenza, struttura nave, nonché la sicurezza dell'equipaggio ed il sistema di gestione della sicurezza.

L'ispezione ha riguardato diverse aree dell'unità: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni nonché gli spazi adibiti all'equipaggio e si è concluso con un'esercitazione antincendio per verificare la capacità dell'equipaggio nella gestione delle emergenze". "Il Port State Control - conclude l'Ammiraglio Liardo - è essenziale per assicurare che i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standard previsti, anche a garanzia degli armatori che operano navi sicure. La Guardia costiera di **Genova** continuerà a sottoporre ad attento scrutinio le navi che scalano il nostro **porto** e non esiterà ad utilizzare ogni strumento a disposizione per scoraggiare l'arrivo di unità non in regola con le normative sino al fermo delle stesse e al loro bando dalle acque europee".



Immagine
non disponibile

Ship Mag

Genova, Voltri

Nave cipriota fermata nel porto di Genova, accertate diverse violazioni delle norme internazionali

E' il secondo caso nello scalo del capoluogo ligure dall'inizio dell'anno sulle ventisette che sono state ispezionate **Genova** - Una nave mercantile battente bandiera cipriota ma gestita da una società italiana è stata sottoposto a fermo amministrativo nel **porto** di **Genova** per la violazione delle norme internazionali per la salvaguardia della vita in mare, la protezione dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione. E' il secondo fermo sulle ventisette ispezionate nel corso delle attività di verifica avvenute da inizio anno da parte della Guardia Costiera. ""Tale sistema - specifica l'Ammiraglio Liardo - oltre a considerare la priorità di visita elaborata dall'algorithmo dell'Unione europea attraverso la banca dati comune denominata Thetis, a cui devono attenersi tutti i Paesi Europei, fornisce indicazioni ai locali Servizi di coordinamento per scremare ulteriormente ed individuare con maggiore precisione le unità potenzialmente a rischio e da sottoporre ad ispezione. Gli obiettivi stabiliti dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Comandante generale per l'anno 2023 - continua l'Ammiraglio Liardo - prevedono l'esecuzione di 450 ispezioni aggiuntive, oltre alle 950 già previste dalle disposizioni europee, per identificare e colpire tali unità".



Ship Mag

Genova, Voltri

Genova, posata la base della nuova Torre piloti del porto / Immagini

Si tratta, ha ricordato Bucci, di "interventi necessari per la realizzazione della nuova struttura, presto **Genova** ritroverà la sua Torre Piloti a quasi dieci anni di distanza dal crollo" **Genova** - "Nell'area del Waterfront di Levante si lavora per la costruzione della nuova Torre Piloti": lo ha ricordato oggi il sindaco di **Genova** Marco Bucci annunciando che "n questi giorni è in corso la posa delle prime fondazioni della palazzina che accoglierà le attività del Corpo piloti. Inoltre proseguono le operazioni di consolidamento e di rinforzo delle banchine". Si tratta, ha ricordato Bucci, di "interventi necessari per la realizzazione della nuova struttura, presto **Genova** ritroverà la sua Torre Piloti a quasi dieci anni di distanza da una tragedia che ha segnato in modo indelebile la nostra città".



Shipping Italy

Genova, Voltri

Fermata la nave che trasporta gli scarti di marmo per il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri

In **porto** a **Genova** è stata fermata dalla Guardia Costiera la nave Guang Rong che da mesi fa la spola fra il capoluogo ligure e Marina di Carrara trasportando scarti di lavorazione del marmo impiegati nei lavori di riempimento relativi al ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. Ad annunciarlo è stata la stessa autorità marittima specificando che si tratta della seconda nave che da inizio anno viene sottoposta a fermo amministrativo "detenuta" dalla Guardia Costiera di **Genova** su ventisette ispezionate nel capoluogo ligure nel corso dell'attività di verifica sulle navi straniere che scalano i porti italiani (Port State Control). La Guang Rong, armata e gestita dalla società di Chioggia Nuova Co.Ed.Mar. Srl specializzata in costruzioni marittime e fluviali, batte bandiera cipriota, ha poco più di 5.264 tonnellate di stazza ed è stata costruita nel 1999. È stata fermata per violazioni alle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione. "La nave è stata controllata per tutta la giornata - spiega uno degli Ufficiali del team ispettivo - durante la quale sono state identificate 12 deficienze di cui 7 particolarmente gravi tra cui alcune criticità al motore principale, agli equipaggiamenti di emergenza, struttura nave, nonché la sicurezza dell'equipaggio e il sistema di gestione della sicurezza. L'ispezione ha riguardato diverse aree dell'unità: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni nonché gli spazi adibiti all'equipaggio e si è concluso con un'esercitazione antincendio per verificare la capacità dell'equipaggio nella gestione delle emergenze". Dalla Sezione sicurezza navigazione della Guardia Costiera segnalano che, "prima di poter essere visitata nuovamente dagli ispettori ed essere autorizzata a riprendere il mare, la nave dovrà rettificare tutte le irregolarità nonché essere sottoposta a ispezione da parte della società di classificazione e dell'Autorità di bandiera Cipriota, la quale, ha già formalmente comunicato alla Guardia Costiera genovese di aver aperto autonoma attività di investigazione al fine di verificare il corretto ripristino della sicurezza a bordo e di tutela dall'ambiente marino prima di fornire il proprio benessere alla partenza". L'Ammiraglio Sergio Liardo ha ricordato che "il Port State Control è essenziale per assicurare che i traffici marittimi siano effettuati nel rispetto degli standard previsti, anche a garanzia degli armatori che operano navi sicure. La Guardia costiera di **Genova** continuerà a sottoporre ad attento scrutinio le navi che scalano il nostro **porto** e non esiterà ad utilizzare ogni strumento a disposizione per scoraggiare l'arrivo di unità non in regola con le normative sino al fermo delle stesse e al loro bando dalle acque europee".

Shipping Italy

Fermata la nave che trasporta gli scarti di marmo per il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri



02/23/2023 10:20

Detenuta dalla Guardia Costiera di Genova per 12 deficienze (di cui 7 particolarmente gravi) la Guang Rong, armata e gestita dalla società Nuova Co.Ed.Mar. di Chioggia di Redazione SHIPPING ITALY 23 Febbraio 2023 In porto a Genova è stata fermata dalla Guardia Costiera la nave Guang Rong che da mesi fa la spola fra il capoluogo ligure e Marina di Carrara trasportando scarti di lavorazione del marmo impiegati nei lavori di riempimento relativi al ribaltamento a mare dello stabilimento Fincantieri di Sestri Ponente. Ad annunciarlo è stata la stessa autorità marittima specificando che si tratta della seconda nave che da inizio anno viene sottoposta a fermo amministrativo "detenuta" dalla Guardia Costiera di Genova su ventisette ispezionate nel capoluogo ligure nel corso dell'attività di verifica sulle navi straniere che scalano i porti italiani (Port State Control). La Guang Rong, armata e gestita dalla società di Chioggia Nuova Co.Ed.Mar. Srl specializzata in costruzioni marittime e fluviali, batte bandiera cipriota, ha poco più di 5.264 tonnellate di stazza ed è stata costruita nel 1999. È stata fermata per violazioni alle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione. "La nave è stata controllata per tutta la giornata - spiega uno degli Ufficiali del team ispettivo - durante la quale sono state identificate 12 deficienze di cui 7 particolarmente gravi tra cui alcune criticità al motore principale, agli equipaggiamenti di emergenza, struttura nave, nonché la sicurezza dell'equipaggio e il sistema di gestione della sicurezza. L'ispezione ha riguardato diverse aree dell'unità: il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Porto di Genova, patto tra Aponte e Spinelli: nasce la mega-banchina container

Accordo sulla gestione del Terminal Rinfuse. Per il polo previsto un impegno di 800 milioni e traffico per tre milioni di teu **Genova** - È stato siglato all'inizio della scorsa settimana, e suggellato da una visita di Roberto e Aldo Spinelli a Gianluigi Aponte nel suo ufficio di Ginevra, l'accordo tra i gruppi Msc e Spinelli per la gestione delle aree sotto la Lanterna del **porto** di **Genova**. Dopo le tensioni dei mesi scorsi, questo incontro tra numeri uno torna a dare propulsione al progetto del **porto** in linea, il mega polo dei container previsto nel bacino di Sampierdarena e in ragione del quale si sta tra l'altro realizzando la prima parte della nuova Diga foranea del **porto**, con un investimento pubblico da quasi un miliardo. Il nodo era la gestione del Terminal Rinfuse, partecipato da Spinelli al 55% e al 45% da Msc. A settembre, in un quadro già teso sempre per questioni di aree e mancanza di spazi, Spinelli chiude il contratto per l'ingresso nel suo gruppo al 49% della compagnia tedesca Hapag Lloyd, alla scadenza dei sette anni di investimento del fondo Icon - quota che per anni in **porto** tutti davano per certo finisse in mano a Msc. A quel punto, per Msc e Spinelli diventa necessario trovare una convivenza sul Terminal Rinfuse, 134 mila metri quadrati senza cui non è possibile realizzare il polo container di Sampierdarena, perché il compendio si trova proprio tra la concessione di Msc (Terminal Bettolo) e quella di Spinelli (Genoa Port Terminal). Dopo mesi di tessiture, il risultato è questo: il Rinfuse farà parte del polo, su cui i due gruppi si impegnano a investire 800 milioni per movimentare un traffico di 3 milioni di container da 20 piedi. Sul tavolo ci sarebbero 400 milioni di investimenti a testa e 1,5 milioni di teu di traffico generato. L'accordo di conseguenza prevede una gestione in condominio del Terminal Rinfuse, fondamentale per poter giustificare anche ai riempimenti delle Calate Giaccone, Concenter (vincolata dalla Soprintendenza) e Ignazio Inglese così da trasformare l'attuale pettine di banchine e specchi acquei in un unico grande molo lungo quasi due chilometri. Ora, come dice il nome, il Terminal Rinfuse si chiama così perché a **Genova** è lo storico approdo delle merci solide alla rinfusa: per esempio carbone (finché era attiva la Centrale Enel), caolino, sabbie, granaglie. Sarà il Piano Regolatore del **porto** a stabilire se a fronte di un progetto così tarato sui container, dovrà permanere questo tipo di merce. L'infrastrutturazione dell'area (nuova Diga per far arrivare le portacontainer di ultima generazione, il rifacimento del parco ferroviario alle spalle) farebbero pensare che il polo sarà tutto container, almeno fino a quando queste condizioni abilitanti non saranno effettivamente realizzate e funzionanti. Nuovo servizio su **Genova** Non è l'unica novità: il 15 marzo partirà da Shanghai la prima nave del servizio Dragon tra la Cina, i porti del Tirreno e Marsiglia, ripristinato da Msc dopo due anni e in precedenza sospeso per effetto della



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

pandemia. In Italia toccherà i porti di Gioia Tauro, e poi Napoli, La Spezia e **Genova**, dove in dettaglio porterà una dote di circa 150 mila teu, con l'arrivo di una nave con frequenza tra la settimana e i 10 giorni e navi da 14 mila teu. Terminal di destinazione, sarà il Psa Sech di Sampierdarena.

Sesto Potere

Ravenna

Anche a Ravenna ci sarà la Casa delle Tecnologie Emergenti grazie a un'alleanza col Comune di Bologna

(Sesto Potere) - Ravenna - 23 febbraio 2023 - Anche a Ravenna ci sarà la Casa delle Tecnologie Emergenti, grazie a un'alleanza con il Comune di Bologna, capofila del progetto Casa delle Tecnologie Emergenti Comune di Bologna (CTE CoBO), classificatosi al primo posto del bando promosso alla fine dello scorso anno dal ministero dello Sviluppo economico (oggi ministero delle Imprese e del made in Italy) che riguarda appunto l'avvio di Case delle tecnologie. Si tratta di centri di trasferimento tecnologico che hanno in particolare l'obiettivo di supportare progetti di ricerca e sperimentazione, sostenere la creazione di startup, favorire il trasferimento tecnologico verso le piccole e medie imprese. Il contributo ottenuto per la realizzazione dell'intero progetto ammonta a oltre 13 milioni e 700mila euro, su un totale di quasi 20 milioni di budget complessivo del progetto. Nell'ultima seduta la giunta comunale ha approvato l'accordo di collaborazione tra i soggetti coinvolti. Nel territorio ravennate, oltre al Comune, è partner del progetto l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico** Centro-Settentrionale, e due saranno gli spazi della Casa delle Tecnologie Emergenti. A Marina di Ravenna, nel Centro di Ricerche Ambiente, Energia e **Mare**, si installerà SSAIL (Sicurezza, Sensoristica e Automazione per l'innovazione della Logistica e del Lavoro) arricchendo il Centro di nuove competenze e progettualità grazie anche all'arrivo dei laboratori dell'Università di Bologna che si occuperanno di ricerca e sviluppo per la sicurezza sul lavoro; allo stesso tempo il progetto permetterà di rafforzare le attività dell'incubatore per le imprese che il Comune di Ravenna sta realizzando, e che verrà avviato tra pochi mesi. All'**Autorità Portuale** invece sarà sviluppato un progetto specifico di ricerca e sviluppo a servizio del porto e della città. "Abbiamo partecipato a questo progetto con grande convinzione - dichiarano il sindaco Michele de Pascale (nella foto in alto) e l'assessora allo Sviluppo economico Annagiulia Randi (nella foto a lato) - e siamo molto orgogliosi e soddisfatti di un risultato che favorirà il rafforzamento dell'asse Ravenna/Bologna, un asse logistico di estrema rilevanza, attraverso un centro diffuso su un territorio molto vasto, che comprende il Comune e la Città Metropolitana di Bologna fino alla nostra Ravenna, dove in particolare le attività si concentreranno su ricerca e sviluppo per la sicurezza sul lavoro. Il progetto riunisce un ampio, solido e competente partenariato che include enti locali, Università e centri di ricerca e di competenza, provider tecnologici e imprese specializzate per stimolare, supportare e promuovere ricerca e sviluppo e servizi legati alle nuove tecnologie; grazie alla sua realizzazione potremo ulteriormente supportare i percorsi di innovazione per imprese e pmi". Oltre che con il Comune di Ravenna e con l'**Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico** centro settentrionale, il progetto è stato identificato e definito dal



Sesto Potere

Ravenna

Comune di Bologna in stretta collaborazione con la Città metropolitana di Bologna e con il forte supporto tecnico di Birex, Big data & research excellence il competence center di Bologna. Il progetto è stato presentato in partnership anche con Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, Cineca, CNIT - WiLab, Gellify, G-Factor, TIM, Almacube, Creative Hub Bologna, ART-ER S. cons. P.A., Search On Media Group srl, START 4.0.

Settesere

Ravenna

Ravenna, il Polo della nautica è un accordo mancato, saltata la firma tra Sapis e PnRa

Utilizziamo i cookie, inclusi quelli di terze parti, per raccogliere informazioni sull'utilizzo del nostro sito web da parte dei visitatori. I dati personali raccolti sono utilizzati per la personalizzazione degli annunci pubblicitari. I cookie sono utili per garantire agli utenti un'esperienza di navigazione ottimale, per migliorare costantemente il nostro sito e, previo consenso, possono essere utilizzati dai nostri partner per mostrare pubblicità personalizzata mostrando agli utenti offerte adatte ai loro interessi. Elena Nencini Un anno fa (il 21 febbraio 2022) era stata gettata la prima pietra per il Polo della nautica di Ravenna, un nuovo insediamento industriale per la produzione di imbarcazioni da diporto, destinato ad ospitare cantieri e le attività legate al mondo della nautica. L'accordo sottoscritto in Autorità di Sistema Portuale di Ravenna, vedeva come soggetti coinvolti il gruppo Sapis, tra i più importanti terminalisti dello scalo ravennate, e la Polo Nautico Ravenna (PnRa), società costituitasi appositamente per svolgere l'attività di produzione di imbarcazioni da diporto. 400 dovevano essere i nuovi posti di lavoro Amministratore delegato della PnRa è Paolo Francia (ex dirigente di Wally e Riva, oggi titolare della Corset, società specializzata nella produzione di prototipi per l'industria nautica) e il presidente è Marco Malgara, (ad dei cantieri nautici Ice Yachts). Il Polo si dovrebbe insediare su un'area di circa 28.000 mq di proprietà di Sapis, in Penisola Trattaroli che si affaccia sul bacino portuale della Piailassa Piomboni. Sapis si è impegnata a diversi lavori e avrebbe ceduto proprio il 21 febbraio il diritto di superficie, per 30 anni, a PnRa. Ma il 21 febbraio la società Polo Nautico non si è presentata per la consegna del terreno contestando a Sapis la mancata realizzazione di alcune opere. Incuriosisce che al momento il sito della Corset non è accessibile per «protezione non sicura» NESSUNA DICHIARAZIONE DA AP Autorità portuale non rilascia al momento dichiarazioni, anche se un anno fa il presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Daniele Rossi**, sembrava soddisfatto del progetto: «gli spazi di cui il porto di Ravenna dispone rappresentano una grande opportunità per gli imprenditori che vogliono insediare qui le proprie attività. La vicinanza all'acqua e i collegamenti con strade e ferrovie, rendono le aree del porto di Ravenna strategiche dal punto di vista logistico. Auspichiamo che altre realtà operanti nel settore della cantieristica navale si aggiungano al tessuto imprenditoriale locale, consolidando la tradizione del distretto della nautica nel porto di Ravenna». SORPRESI A SAPIR Riccardo Sabadini, presidente di Sapis, è rimasto sorpreso da come si sono svolti gli ultimi giorni: «il contratto finale con PnRa doveva essere stipulato entro ieri (21 febbraio), ma non si è presentato nessuno. Ci sono arrivate delle contestazioni non fondate che stiamo valutando, oltretutto abbiamo investito una cifra considerevole per fare adeguamenti che ci erano stati richiesti.



Settesere

Ravenna

Adesso valuteremo cosa succederà nei prossimi giorni».. IL RAMMARICO DELL'ASS.RANDI Anna Giulia Randi, assessore al porto, dichiara: «C'è rammarico, mi dispiace perché è un'opportunità mancata e un investimento che si perde per il nostro porto. Ci saranno altre opportunità di investimento».

(Sito) Adnkronos

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Migranti, Msf: 20 giorni stop e 10mila euro di multa per Geo Barents

"Non è accettabile essere puniti per aver salvato vite" Palermo, 23 feb. (Adnkronos) - (Man/Adnkronos) - "Le autorità italiane ci hanno appena comunicato che la Geo Barents, la nave di ricerca e soccorso di Medici Senza Frontiere, è stata raggiunta da un fermo amministrativo di 20 giorni e una multa da 10mila euro ". A renderlo noto è la stessa Medici senza frontiere. "Stiamo valutando le azioni legali da intraprendere per contestare l'accaduto - prosegue -. Non è accettabile essere puniti per aver salvato vite". "La Capitaneria di porto di Ancona ci contesta, alla luce del nuovo decreto, di non aver fornito tutte le informazioni richieste durante l'ultima rotazione che si è conclusa con lo sbarco ad Ancona di 48 naufraghi" spiegano. "La contestazione - concludono - non è dunque correlata con la missione che si conclude a La Spezia". raccomandato per te.



Porti: Ancona, magazzini 'futuristici' e fotovoltaico 2 mw

Progetto "Eagle" di Fmg in area ex silos Bunge dismessa 1 di 7 (ANSA) - **ANCONA**, 23 FEB - Un progetto denominato "Eagle" di Frittelli Maritime Group (Fmg) punta a realizzare nell'area ormai dismessa dov'erano situati i silos della multinazionale americana Bunge, banchine 19-20-21 del **porto** di **Ancona**, 20mila metri quadrati di nuovi magazzini ma anche edifici futuristici con aree relax, ricreativa, palestra, per dipendenti ma anche spazi per eventi, costruiti con tecniche e regole ambientali stringenti; sulle strutture anche un impianto fotovoltaico in grado di produrre energia elettrica per 2mw. Ne ha parlato Alberto Rossi, presidente e amministratore delegato della Frittelli Maritime Group Spa e fondatore e amministratore delegato della Adria Ferries, durante un evento nel Teatro delle Muse ad **Ancona** per celebrare i 120 anni di vita dell'azienda del settore marittimo che vanta un fatturato di 100 milioni di euro e 600 dipendenti. "Si tratta - ha detto Rossi intervistato sul palco dalla giornalista Veronica Gentili - dell'intervento più importante di logistica in ambito portuale di **Ancona** negli ultimi 50 anni e coniuga la nostra filosofia imprenditoriale a una componente sociale". Le trattativa per acquistare l'area dalla multinazionale americana era iniziata nel 2021 per concludersi lo scorso anno; intanto sono stati rimossi circa 4mila metri quadrati d'amianto. Sarà, ha spiegato Rossi in merito ai nuovi e innovativi edifici, una "struttura specializzata": i magazzini "saranno attrattivi" per quantità di merci che finora non avevano sufficienti spazi e "porteranno benefici per l'intera portualità". Oltre alla struttura futuristica, c'è anche un tema di sostenibilità con l'intenzione di dare vita all'impianto fotovoltaico da 2 mw "in grado di soddisfare le esigenze energetiche di 600-700 famiglie. Parte dell'energia - ha detto Rossi - verrà utilizzata dall'attività, il resto verrà venduta contribuendo all'obiettivo dell'Autorità portuale di ridurre del 30% l'emissione di gas serra nel **porto** di **Ancona** entro il 2025". L'auspicio espresso dall'imprenditore è quello che si possa spostare in futuro l'attracco dei traghetti in quella zona portuale, facendo risparmiare circa 180mila chilometri di percorrenza delle imbarcazioni con benefici ambientali e di costi. (ANSA).



Infrastrutture: Acquaroli, con nuovo governo cambio velocità

(ANSA) - **ANCONA**, 23 FEB - "Il Governo si è insediato da quattro mesi e, in questo tempo, non si può dare una risposta a tutto, ma devo dire che nell'interlocuzione e nella volontà di approfondire quei dossier c'è un cambio di velocità rilevante anche per la nostra regione". Così il presidente della Regione Francesco Acquaroli rispondendo ai cronisti a margine di un evento al Teatro delle Muse ad **Ancona** per festeggiare i 120 anni di attività della Frittelli Maritime Group guidata da Alberto Rossi. Futuro senza ghiacciai, due su tre a rischio entro il 2100 In tema infrastrutture, il presidente ha ricordato le tante riunioni e i dossier aperti per la Regione anche con il ministero: da A14 e altre infrastrutture viarie, alle ferrovie fino all'Anas. Acquaroli ha ribadito ancora una volta il "ritardo infrastrutturale accumulato per tanti dalle Marche: se escludiamo Quadrilatero e Terza corsia A14 (manca il tratto più a sud; ndr) - ha osservato - la Regione non ha grossi interventi da troppi decenni". "I dossier sono tanti ma alcune questioni si sono sbloccate - ha però rilevato - come la Pedemontana, la Fano-Grosseto con la Galleria della Guinza, gli stanziamenti per il **porto** di **Ancona** che ci garantiscono di rimanere competitivi e attrezzare l'autorità portuale come le altre; c'è in discussione la vicenda 14, non solo manutenzione straordinaria e cantieri ma anche la terza corsia, e altre questioni come il potenziamento della ferrovia adriatica per la quale potrebbe essere preso in considerazione un arretramento". "Ci sono infrastrutture che stanno partendo: - ha ricordato - "l'ultimo miglio", la Orte-Falconara, importanti perché potenziano il territorio anche rispetto ad infrastrutture come il **porto** o le altre: tutte insieme si può provare a rilanciare a rilanciare un potenziale fondamentale come la logistica nella quale, oggi, ci si gioca la sfida della competitività per il nostro sistema anche produttivo: dove c'è la logistica vicino si riesce ad abbattere costi e ad essere più competitivi". Acquaroli ha anche parlato del progetto "Eagle" di Fmg per realizzare una struttura innovativa di stoccaggio merci e un impianto fotovoltaico da 2 mw nell'area dismessa ex Bunge: "la sfida di rendere competitivo il territorio è importante, il **porto** è un'infrastruttura che per troppi anni ha vissuto una staticità che ha portato il sistema del Medio Adriatico a perdere centralità. Renderlo più competitivo e attrattivo è un elemento importante: deve avvenire in una logica di competitività dell'intero sistema, garantita dal dialogo con altre infrastrutture come interporto e aeroporto ma anche ferrovia e autostrade". (ANSA).



Migranti: fermo e multa alla nave Geo Barents, "non ha fornito informazioni"

Sanzione della Capitaneria di **porto** di **Ancona**. Prima volta dopo il decreto Ong Scatta nei confronti della nave di Medici Senza Frontiere il primo provvedimento emesso contro una Organizzazione non governativa dopo l'introduzione del cosiddetto decreto ong, proprio oggi diventato legge. La comunicazione, arrivata solo in queste ore dopo lo sbarco del 17 febbraio scorso ad **Ancona** di 48 migranti a bordo, è stata riferita dallo stesso staff di 'Msf': "le autorità italiane ci hanno appena comunicato che la Geo Barents, la nave di ricerca e soccorso di Medici Senza Frontiere, è stata raggiunta da un fermo amministrativo di venti giorni e una multa da diecimila euro. La Capitaneria di **Porto** di **Ancona** ci contesta, alla luce del nuovo decreto, di non aver fornito tutte le informazioni richieste durante l'ultima rotazione che si è conclusa con lo sbarco ad **Ancona**". Ma l'organizzazione sta adesso "valutando le azioni legali da intraprendere per contestare l'accaduto. Non è accettabile - commenta - essere puniti per aver salvato vite". Già dopo l'introduzione del decreto ong - oggi convertito in legge e che introduce appunto una serie di sanzioni per le organizzazioni umanitarie che non rispettano le nuove regole - la nave Geo Barents aveva effettuato altri salvataggi nel Mediterraneo, tutti conclusi con l'assegnazione di un **porto** dalle autorità italiane, così come successo per altre Organizzazioni non governative. La prossima a sbarcare in queste ore - nel **porto** di Ortona (Chieti) - sarà la nave Aita Mari dell'ong spagnola 'Salvamento Marittimo Humanitario', che ha a bordo 40 migranti. Il provvedimento contro la Geo Barents rischia ora di innescare una nuova polemica da parte del mondo delle organizzazioni umanitarie impegnate nei salvataggi nel Mediterraneo, le quali già protestano contro il via libera definitivo del Senato al decreto. Quest'ultimo prevede determinate regole: tra queste il possesso da parte delle Organizzazioni di tutte le autorizzazioni rilasciate dalle competenti autorità dello Stato di bandiera e i requisiti di idoneità tecnico-nautica alla sicurezza della navigazione nelle acque territoriali. Inoltre sono obbligate a richiedere subito dopo il salvataggio l'assegnazione del **porto** di sbarco e in seguito immediatamente dirigersi verso la destinazione comunicata.



Frittelli Maritime Group celebra i 120 e lancia il progetto Eagle per il porto di Ancona. Il presidente Alberto Rossi: «Ecosostenibile e inclusivo»

Presente il viceministro Rixi 2 Minuti di Lettura Giovedì 23 Febbraio 2023, 18:40 - Ultimo aggiornamento: ANCONA - Evento al Delle Muse per i 120 anni del Frittelli Maritime Group . L'azienda anconetana , operante nel settore marittimo, è nata dalla fusione della Frittelli Spa (1903) nella Maritime Agency Spa (1986) ottenendo una perfetta integrazione tra esperienza e tradizione della prima con dinamismo ed efficienza della seconda. La serata, condotta da Veronica Gentili, è stata aperta dai saluti della sindaca Valeria Mancinelli. Presenti, tra gli altri, il viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi , il presidente della regione Francesco Acquaroli e il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo Le celebrazioni e il progetto Eagle Una serata ricca di contenuti oltre che di giuste celebrazioni. Dopo l'intervento del presidente FMG Alberto Rossi , si è svolta la presentazione in anteprima del progetto Eagle nell'ottica di uno sviluppo dell'economia portuale. A seguire il dibattito su due temi dirimenti: green economy e logistica integrata come strumenti di crescita e sostenibilità **portuale** e il porto di Ancona nel contesto infrastrutturale della regione Marche. Le videointerviste del Corriere Adriatico Il presidente delle Marche Francesco Acquaroli : «Noi mettiamo in condizione gli imprenditori di dare il loro meglio» Alberto Rossi , presidente Frittelli Maritime Group : «Sono 120 anni di radici profonde nel nostro territorio. Ma noi facciamo gli imprenditori e non ci fermiamo mai. Abbiamo tanti progetti da qui al 2024. Oggi presidentiamo quello che ci appassiona di più, è una filosofia più che un investimento anche se i numeri ci sono. Il progetto Eagle poggia su tre pilastri: la realizzazione di una infrastruttura di logistica **portuale**, ecosostenibilità e una grande opportunità per una città inclusiva e dinamica. Un rapporto sempre più stretto tra la città di Ancona e il porto». Il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale Vincenzo Garofalo: «Ogni progetto di sviluppo del porto ci vede interessati perché il porto ha bisogno di queste sinergie pubblico-privato» © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il viceministro Rixi ad Ancona: «Le Marche come un'isola, inventiamo una soluzione»

di Martina Marinangeli Venerdì 24 Febbraio 2023, 02:30 3 Minuti di Lettura

ANCONA Non mancava nessuno. L'intero gotha marchiano - e non solo - era schierato in un Teatro delle Muse sold out per l'evento «Il futuro del mare è green» organizzato dal Frittelli Maritime Group per celebrare i suoi 120 anni di storia e successi. Dal viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi all'ex ministro Maurizio Lupi, dal presidente dell'Autorità portuale Vincenzo Garofalo al past president **Rodolfo Giampieri**, passando per i deputati della Lega Giorgia Latini e Mirco Carloni, il pezzo da 90 dell'imprenditoria regionale Adolfo Guzzini, il rettore dell'Università Politecnica delle Marche Gian Luca Gregori, il prefetto Darco Pellos. E la politica regionale tutta, dal governatore Francesco Acquaroli in giù: la sindaca di Ancona Valeria Mancinelli e gli sfidanti che a maggio si batteranno per raccogliere il suo testimone, Ida Simonella e Daniele Silveti. Un'occasione ghiotta per fare il punto su uno dei temi cardine per la nostra regione: le infrastrutture. «Le Marche sono quasi un'isola - l'amara considerazione di Rixi, che prima di approdare ad Ancona, ha ieri fatto tappa anche a Civitanova ed Ascoli - bisogna inventarsi delle soluzioni». I dossier E dalla terza corsia della A14, al raddoppio della Orte-Falconara, fino ai voli di continuità territoriale, sono state diverse quelle messe sul piatto nel confronto (moderato dalla giornalista e conduttrice Tv Veronica Gentili) che ha visto dibattere Rixi, Acquaroli, Garofalo ed il presidente di Confindustria Ancona Pierluigi Bocchini che, con il pragmatismo che lo contraddistingue, ha fatto notare come «le Marche abbiano vissuto un letargo infrastrutturale lungo 40-50 anni. Se la media italiana per realizzare le grandi opere è di 15 anni, noi riusciamo a battere questo record: per fare la Quadrilatero non ne sono bastati 21». E figuriamoci che è una di quelle andate più spedite. Pur conscio dei limiti infrastrutturali della regione che guida da 2 anni e mezzo, il governatore Acquaroli guarda però al lato positivo: «Il Governo nazionale si è insediato da appena quattro mesi e, nell'interlocuzione e nella volontà di approfondire i dossier che ci riguardano, c'è un cambio di velocità. Alcune questioni si sono sbloccate, come la Pedemontana e la Fano-Grosseto, con il finanziamento per la Galleria della Guinza, fino agli stanziamenti per il porto di Ancona». E da titolare dell'Authority che lo gestisce, Garofalo ha invitato «Ancona ad osare di più. È prudente nelle sue scelte, ma deve sfidare il mercato: si possono raggiungere risultati di gran lunga superiori». Una strigliata da annotare per i due candidati sindaci che quella stessa città, connessa a doppio filo con il porto, vogliono guidarla. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Alberto Rossi acquista l'area ex Bunge: ecco la Silicon Valley nel porto di Ancona

di Martina Marinangeli Venerdì 24 Febbraio 2023, 02:30 3 Minuti di Lettura

ANCONA Una Silicon Valley nel cuore del porto di Ancona. Nome in codice: progetto Eagle. È il visionario piano targato Frittelli Maritime Group che andrà a riqualificare la tormentata area ex Bunge del golfo dorico per realizzare quello che il presidente del gruppo Alberto Rossi ha definito «il più importante intervento per la logistica degli ultimi 50 anni». Con i suoi 20mila metri quadri di magazzini specializzati, «sarà in grado di attrarre anche merci che oggi non arrivano nel nostro porto». Dove sorgerà Realizzati nella parte retrostante le banchine 19, 20 e 21, saranno dotati di un impianto fotovoltaico capace di produrre energia elettrica per 2mw/h, «in grado di soddisfare le esigenze energetiche di 600-700 famiglie. Parte dell'energia - ha spiegato Rossi, ieri, durante l'evento organizzato alle Muse di Ancona per celebrare i 120 anni del Fmg - verrà utilizzata dall'attività, il resto verrà venduta contribuendo all'obiettivo dell'**Autorità portuale** di ridurre del 30% l'emissione di gas serra nel porto di Ancona entro il 2025». Green e futuristico, il nuovo corso dell'area ex Bunge prevede anche la realizzazione di una struttura in acciaio e cristallo sopra i silos dove saranno ospitati non solo gli uffici della Fmg, con tanto di aree ricreative e palestra per i dipendenti - in puro stile Silicon Valley, appunto - ma una parte dei locali sarà destinata ad «eventi aperti alla città, mostre o progetti da portare avanti con le Università», traccia la rotta il patron di Fmg. Nell'attesa di vederla rinascere dalle ceneri come l'Araba fenice, l'area nel cuore del porto dorico è stata in gran parte bonificata, con più di 4mila metri quadri di amianto già rimossi. L'acquisto dell'ex Bunge da parte di Fmg non è stato una passeggiata, come ha ricordato ieri lo stesso Rossi: «La non semplice trattativa per acquistare l'area dalla multinazionale americana era iniziata nel 2021, ma siamo riusciti a diventarne proprietari solo nel 2022. Ora vogliamo recuperarla, dopo che la multinazionale l'ha tenuta inattiva per 12 anni». Una storia decisamente travagliata, quella dell'area ex Bunge: un primo tentativo di riprendere l'area era stato fatto, anni fa, dall'**Autorità di sistema portuale**, che nella trattativa con la multinazionale americana proprietaria aveva chiesto di decurtare dalla cifra per l'acquisto quella necessaria alla bonifica dell'amianto. Trattativa però finita in un nulla di fatto. Una zona nevralgica del porto che sembrava destinata all'oblio. Invece ora si candida a diventare non solo polo logistico fondamentale per lo sviluppo del traffico merci del porto, ma anche punto di riferimento sociale e culturale per la città. L'auspicio Un'integrazione porto-città «che non può che renderci felici», il commento della sindaca di Ancona Valeria Mancinelli, padrona di casa all'evento di ieri. «Un progetto molto significativo: intanto perché recupera in termini produttivi, oltre che di rigenerazione urbanistica, un'area importante dentro il porto. Che poi siano



anche innestate possibilità di avere un utilizzo esteso all'intera città, è segno importante in un rapporto ineludibile che va gestito con intelligenza». Resta poi l'auspicio, espresso dallo stesso Rossi, di spostare l'attracco dei traghetti in quella zona **portuale**, facendo risparmiare circa 180mila chilometri di percorrenza delle imbarcazioni con benefici ambientali e di costi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Migranti, multa e fermo per Geo Barents

Sanzioni imposte in base al nuovo decreto sulle ong. Msf: "Valutiamo azioni legali da intraprendere" Una multa da 10mila euro e un fermo amministrativo di 20 giorni per la Geo Barents, nave di Medici Senza Frontiere attiva nel salvataggio di naufraghi nel Mediterraneo. "Le autorità italiane ci hanno appena comunicato che la Geo Barents, la nave di ricerca e soccorso di Medici Senza Frontiere, è stata raggiunta da un fermo amministrativo di 20 giorni e una multa da 10 mila euro", ha comunicato la ong in una nota: "Stiamo valutando le azioni legali da intraprendere per contestare l'accaduto - prosegue - non è accettabile essere puniti per aver salvato vite", ha aggiunto. Il motivo dei provvedimenti: "La Capitaneria di Porto di Ancona ci contesta, alla luce del nuovo decreto, di non aver fornito tutte le informazioni richieste durante l'ultima rotazione che si è conclusa con lo sbarco ad Ancona di 48 naufraghi. La contestazione non è dunque correlata con la missione che si conclude a la Spezia", spiega Msf. © Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata.

LaPresse

Migranti, multa e fermo per Geo Barents



02/24/2023 00:31

-- Riproduzione Riservata

Sanzioni imposte in base al nuovo decreto sulle ong. Msf: "Valutiamo azioni legali da intraprendere" Una multa da 10mila euro e un fermo amministrativo di 20 giorni per la Geo Barents, nave di Medici Senza Frontiere attiva nel salvataggio di naufraghi nel Mediterraneo. "Le autorità italiane ci hanno appena comunicato che la Geo Barents, la nave di ricerca e soccorso di Medici Senza Frontiere, è stata raggiunta da un fermo amministrativo di 20 giorni e una multa da 10 mila euro", ha comunicato la ong in una nota: "Stiamo valutando le azioni legali da intraprendere per contestare l'accaduto - prosegue - non è accettabile essere puniti per aver salvato vite", ha aggiunto. Il motivo dei provvedimenti: "La Capitaneria di Porto di Ancona ci contesta, alla luce del nuovo decreto, di non aver fornito tutte le informazioni richieste durante l'ultima rotazione che si è conclusa con lo sbarco ad Ancona di 48 naufraghi. La contestazione non è dunque correlata con la missione che si conclude a la Spezia", spiega Msf. © Copyright LaPresse - Riproduzione Riservata.

Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Rixi: "Nel prossimo decreto infrastrutture ci saranno regole anche per gli interporti"

"Dobbiamo dare linee guida sia al trasporto ferroviario, che in Italia ha sempre puntato più sui passeggeri che sulle merci" **Ancona** - "Probabilmente usciremo con un decreto infrastrutture che regolamerà anche gli interporti a livello nazionale con una visione che sia nazionale e prospettica anche perché dobbiamo fare un po' d'ordine ". Lo ha annunciato il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi ad **Ancona** a margine di un evento al Teatro delle Muse per celebrare i 120 anni delle Frittelli Maritime Group. "Dobbiamo dare linee guida - ha aggiunto - sia al trasporto ferroviario, che in Italia ha sempre puntato più sui passeggeri che sulle merci, e che oggi in parte si debba ripensare; sia alla rete, creando delle ridondanze e delle direttrici anche prevalenti sulle merci e poi un'integrazione reale ". "I flussi di traffico devono essere integrati nelle varie intermodalità anche con la realizzazione di 'ultimo miglio' ferroviario, c'è un intervento importante sul **porto** di **Ancona** che guardiamo con interesse e soprattutto bisogna capire che abbiamo spesso porti-città, come **Ancona**. Bisogna contemperare le esigenze del **porto** a crescere ma anche evitare - ha detto il viceministro - che esternalità negative che ci sono in ogni crescita ricadano sulla cittadinanza con il rischio, che ha visto 10-15 anni, fa di andare a bloccare opere importanti a livello nazionale. Questo - ha concluso - va tenuto insieme e lo può fare solo un governo che si coeso abbia una visione unitaria".



Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Comunicato Stampa AdSP MTCS - 2022 positivo per il traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio

(AGENPARL) - gio 23 febbraio 2023 COMUNICATO STAMPA 2022 positivo per il traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio Musolino:

"Siamo tornati a crescere anche rispetto al periodo pre-pandemico, la strada della diversificazione dei traffici inizia a produrre risultati" **Civitavecchia**, 23

febbraio 2023 - Numeri complessivamente positivi per i traffici del Network dei porti di Roma e del Lazio. Il 2022 si è infatti chiuso col segno più per tutte

le principali categorie merceologiche. Il traffico complessivo delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si

attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari

a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel **porto** di **Civitavecchia**, il 19,2% nel **porto** di **Fiumicino** (+47,2%;

+918.385 tonnellate) e il 12,3% nel **porto** di **Gaeta** con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). Sul fronte delle merci,

invece, **Civitavecchia** cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; **Gaeta** migliora di circa il 4,5% in

confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il **porto** di **Fiumicino** registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. "Il 2022 - dichiara il Presidente Pino Musolino - ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti". "Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali - conclude il numero uno di Molo Vespucci - poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR". Nel **porto** di **Civitavecchia** il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide (9,4 MT) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di



Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico. Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei "minerali grezzi, cementi e calci", mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%). Il traffico complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate). Si allegano le tabelle ESPO dei porti del network laziale

_____ Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale Massimiliano Grasso Testo Allegato:

Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	%	Valore assoluto	A	Rinfuse liquide, di cui:
1.099.667	36.115	1.135.782	1.085.380	8.100	1.093.480	-3,7	-42.302	A1	0 0 0
1.099.667	36.115	1.135.782	1.099.667	36.115	1.135.782			A2	prodotti raffinati
1.099.667	36.115	1.135.782	1.082.180	8.100	1.090.280	-4,0	-45.502	A3	gas liquefatti
1.099.667	36.115	1.135.782	1.090.280	8.100	1.098.380	-1,0	-7.402	A4	prodotti chimici
1.099.667	36.115	1.135.782	1.090.280	8.100	1.098.380	-1,0	-7.402	A5	fertilizzanti
1.099.667	36.115	1.135.782	1.090.280	8.100	1.098.380	-1,0	-7.402	A6	altre rinfuse liquide
593.626	6.800	600.426	600.426	701.442	1.301.868	216,6	701.442	B	Rinfuse solide, di cui:
593.626	6.800	600.426	593.626	6.800	600.426			B1	cereali
593.626	6.800	600.426	593.626	6.800	600.426			B2	derrate alimentari, mangimi/oleaginosi
593.626	6.800	600.426	593.626	6.800	600.426			B3	carbone
593.626	6.800	600.426	593.626	6.800	600.426			B4	minerali grezzi, cementi, calci
593.626	6.800	600.426	593.626	6.800	600.426			B5	fertilizzanti
593.626	6.800	600.426	593.626	6.800	600.426			B6	prodotti chimici
593.626	6.800	600.426	593.626	6.800	600.426			B7	altre rinfuse solide
4.375	27.546	31.921	899	45.478	46.377	45,3		C	Merci varie in colli, di cui:

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14.456 C1 contenitori 0 0 0 C2 ro-ro 0 0 0 C3 altro 4.375 27.546 31.921 899 45.478 46.377 45,3 14.456 D=A
 Totale merci liquide 1.099.667 36.115 1.135.782 1.085.380 8.100 1.093.480 -3,7 -42.302 E=B+C Totale merci solide
 598.001 34.346 632.347 702.341 50.378 752.719 19,0 120.372 F=D+E Totale traffico complessivo 1.697.668 70.461
 1.768.129 1.787.721 58.478 1.846.199 4,4 78.070 G N° navi (accosti) di cui: 176 198 12,5 22 navi da carico 173 180
 4,0 7 navi da crociera 3 18 500,0 15 navi di linea 0 H N° contenitori T.E.U. di cui: 0 0 0 0 0 0 0 H1 pieni 0 0 0 H2 vuoti
 0 0 0 I N° passeggeri di cui: 0 0 0 0 0 0 0 I1 locali (navigazione 50 miglia) 0 0 0 I2 di linea 0 0 0 L N° crocieristi di cui:
 200 1.953 876,5 1.753 L1 crocieristi imbarcati e sbarcati 33 74 107 352 367 719 572,0 612 L2 crocieristi in transito
 93 1.234 1.226,9 1.141 M N° automezzi di cui: 0 0 0 0 0 0 0 M1 autopasseggeri 0 0 0 M2 motopasseggeri 0 0 0 M3
 caravan 0 0 0 M4 autobus 0 0 0 M5 mezzi pesanti 0 0 0 M6 0 0 0 M7 vagoni 0 0 0 M8 mezzi militari 0 0 0 Merci in
 tonnellate, numero di navi, contenitori, passeggeri e automezzi Anno 2021 Anno 2022 Variazione Traffico merci,
 passeggeri e automezzi. Anni: 2022 - 2021 Periodo: Gennaio - Dicembre.

Traffico merci e passeggeri: un 2022 di crescita per il porto di Civitavecchia

Arriva il report dell'anno appena trascorso. Il presidente dell'Adsp Pino Musolino: "Siamo tornati a crescere anche rispetto al periodo pre-pandemico, la strada della diversificazione dei traffici inizia a produrre risultati" Il traffico complessivo delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel porto di Civitavecchia, il 19,2% nel porto di Fiumicino (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel porto di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 - all'appello mancano 480 mila crocieristi - ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Sul fronte delle merci, invece, Civitavecchia cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. "Il 2022 - dichiara il Presidente Pino Musolino - ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti". "Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali - conclude il numero uno di Molo Vespucci - poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR". Nel porto di Civitavecchia il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020



Immagine
non disponibile

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide (9,4 MT) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, +11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel Porto di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport. Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. Il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico. Nel porto di Gaeta si registra un incremento del traffico complessivo, pari a 1.846.199 tonnellate, del +4,4% rispetto al 2021, di cui circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate. Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei "minerali grezzi, cementi e calci", mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%). Il traffico complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate).

AdSP Tirreno Centro settentrionale: 2022 positivo per traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e Lazio

Numeri complessivamente positivi per i traffici del Network dei **porti** di Roma e del Lazio. Il 2022 si è infatti chiuso col segno più per tutte le principali categorie merceologiche. Il traffico complessivo delle merci nei **porti** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel porto di Civitavecchia, il 19,2% nel porto di Fiumicino (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel porto di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 all'appello mancano 480 mila crocieristi ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Sul fronte delle merci, invece, Civitavecchia cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. Il 2022 dichiara il Presidente Pino Musolino ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti. Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali conclude il numero uno di Molo Vespucci poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR. Nel porto di Civitavecchia il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide (9,4 MT) sono costituite

FerPress

AdSP Tirreno Centro settentrionale:
2022 positivo per traffico merci e
passeggeri dei Porti di Roma e Lazio



02/23/2023 11:42

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati. L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 300,00 + Iva. Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario. Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.

FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, + 11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel Porto di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport. Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. Il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico. Nel porto di Gaeta si registra un incremento del traffico complessivo, pari a 1.846.199 tonnellate, del +4,4% rispetto al 2021, di cui circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate. Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei minerali grezzi, cementi e calci, mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%). Il traffico complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate).

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

2022 positivo per il traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio

Musolino: "Siamo tornati a crescere anche rispetto al periodo pre-pandemico, la strada della diversificazione dei traffici inizia a produrre risultati"

Civitavecchia - Numeri complessivamente positivi per i traffici del Network dei porti di Roma e del Lazio. Il 2022 si è infatti chiuso col segno più per tutte le principali categorie merceologiche. Il traffico complessivo delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel **porto** di **Civitavecchia**, il 19,2% nel **porto** di **Fiumicino** (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel **porto** di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 - all'appello mancano 480 mila crocieristi - ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati

nel **porto** di **Civitavecchia**, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il **porto** di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Sul fronte delle merci, invece, **Civitavecchia** cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il **porto** di **Fiumicino** registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. "Il 2022 - dichiara il Presidente Pino Musolino - ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti". "Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali - conclude il numero uno di Molo Vespucci - poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR". Nel **porto** di **Civitavecchia** il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre



Immagine
non disponibile

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide (9,4 MT) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, + 11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel Porto di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport. Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico. Nel porto di Gaeta si registra un incremento del traffico complessivo, pari a 1.846.199 tonnellate, del +4,4% rispetto al 2021, di cui circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate. Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei "minerali grezzi, cementi e calci", mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%).

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il traffico complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate). Si allegano le tabelle ESPO dei porti del network laziale.

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nel 2022 il traffico delle merci nel porto di Civitavecchia ha superato ampiamente il livello pre-pandemia

Nel corso dell'anno il trend di crescita si è affievolito per terminare con un quarto trimestre in negativo. Lo scorso anno i porti di **Civitavecchia**, Fiumicino e Gaeta hanno movimentato complessivamente 14,95 milioni di tonnellate di merci, volume che rappresenta un incremento del +11,8% sul 2021, un aumento più accentuato del +32,5% sul 2020 quando la pandemia di Covid-19 aveva un impatto più marcato sulle attività portuali e con una crescita del +2,4% sul 2019 quando la crisi sanitaria non era ancora iniziata. Il superamento dei livelli pre-pandemia è stato generato dall'aumento dei volumi movimentati nel 2022 dal solo **porto** di **Civitavecchia**, rialzo che si è prodotto essenzialmente nella prima metà dell'anno per poi attenuarsi notevolmente nel terzo trimestre e virare in negativo nel quarto periodo trimestrale. Lo scorso anno il solo **porto** di **Civitavecchia** ha movimentato un totale di 10,24 milioni di tonnellate di carichi, con progressioni rispettivamente del +6,1%, +27,5% e +7,0% sul 2021, 2020 e 2019. Lievemente inferiore alla quota pre-pandemia è risultato il traffico delle merci varie che lo scorso anno si è attestato a 6,38 milioni di tonnellate (-0,1%, +16,8% e -3,0%), di cui 5,46 milioni di tonnellate di rotabili (+0,5%, +19,7% e -1,8%), 907mila tonnellate di merci containerizzate (-3,1%, +2,8% e -9,6%) realizzate con una movimentazione di container pari a 112.200 teu (+11,9%, +5,5% e 0%) e 9mila tonnellate di merci convenzionali (-24,6%, -42,7% e +64,3%). Il traffico globale delle rinfuse solide è stato di 3,06 milioni di tonnellate (+25,9%, +57,1% e +29,6%), di cui 2,36 milioni di tonnellate di carbone (+24,9%, +51,9% e +24,1%), 448mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali e metalli non ferrosi (+31,1%, +116,7% e +102,9%), 15mila tonnellate di prodotti chimici (+13,8%, +45,9% e +702,6%), 11mila tonnellate di minerali grezzi e materiali da costruzione (-43,7%, -61,1% e -60,1%), 2mila tonnellate di fertilizzanti (-9,1%, -80,8% e -75,9%) e 221mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+36,8%, +65,2% e +11,0%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 801mila tonnellate (-4,4%, +28,3% e +25,3%), incluse 763mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-7,8%, +22,8% e +19,7%) e oltre 30mila tonnellate di altri carichi (+222,9%, +1.159,8% e +1.726,1%). Nel solo ultimo trimestre del 2022 lo scalo portuale di **Civitavecchia** ha movimentato 2,38 milioni di tonnellate di carichi, con un calo del -6,7% sullo stesso periodo del 2021, un aumento del +9,0% sul corrispondente periodo del 2020 e una flessione del -0,7% sul quarto trimestre del 2019. Le merci varie hanno totalizzato 1,41 milioni di tonnellate (-8,5%, -0,9% e -8,6%), di cui 1,20 milioni di tonnellate di rotabili (-6,7%, +0,9% e -4,1%) e 206mila tonnellate di merci in container (-16,0%, -8,5% e -27,5%). Le rinfuse solide sono ammontate a 747mila tonnellate (-6,5%, +16,6% e -5,7%), con 604mila tonnellate di carbone (-2,9%, +15,9% e -10,1%) e 79mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali metalli e

Immagine
non disponibile

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

metalli non ferrosi (-29,8%, +86,3% e +31,2%). Le rinfuse liquide, per la quasi totalità composte da prodotti petroliferi raffinati, sono state 228mila (+6,0%, +83,3% e +36,8%). Relativamente al traffico dei passeggeri, ancora distante dai livelli precedenti l'emergenza sanitaria, il porto di Civitavecchia ha chiuso l'intero 2022 con un totale di 1,47 milioni di passeggeri dei servizi di linea (+19,9%, +53,0% e -18,4%) e di 2,17 milioni di crocieristi (+318,6%, +949,7% e -18,1%). Nel solo quarto trimestre del 2022 i passeggeri dei servizi di linea sono stati 169mila (+5,4%, +82,7% e -16,1%) e i crocieristi 516mila (+136,9%, +2.007,4% e -15,6%). Quanto agli altri due porti gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, nel 2022 il porto di Fiumicino ha movimentato 2,86 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +47,2% sull'anno precedente, mentre il traffico nel porto di Gaeta è stato di 1,09 milioni di tonnellate (-3,7%). «Il 2022 - ha commentato il presidente dell'AdSP, Pino Musolino - ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti».

Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale - 2022 positivo per il traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio

Pino Musolino: "Siamo tornati a crescere anche rispetto al periodo pre-pandemico, la strada della diversificazione dei traffici inizia a produrre risultati" Numeri complessivamente positivi per i traffici del Network dei porti di Roma e del Lazio. Il 2022 si è infatti chiuso col segno più per tutte le principali categorie merceologiche Civitavecchia, 23 febbraio 2023 - Il traffico complessivo delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel porto di Civitavecchia, il 19,2% nel porto di Fiumicino (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel porto di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 - all'appello mancano 480 mila crocieristi - ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare

che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Sul fronte delle merci, invece, Civitavecchia cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. "Il 2022 - dichiara il Presidente Pino Musolino - ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti". "Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali - conclude il numero uno di Molo Vespucci - poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR". Nel porto di Civitavecchia il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre 800 mila

Immagine
non disponibile

Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide (9,4 MT) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel **porto** di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, + 11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel **Porto** di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport. Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico. Nel **porto** di **Gaeta** si registra un incremento del traffico complessivo, pari a 1.846.199 tonnellate, del +4,4% rispetto al 2021, di cui circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate. Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei "minerali grezzi, cementi e calci", mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%). Il traffico

Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate).

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti di Roma e del Lazio, bene merci e passeggeri nel 2022

Musolino: "Siamo tornati a crescere anche rispetto al periodo pre-pandemico" Il 2022 si è infatti chiuso per i porti di Roma e del Lazio col segno positivo per tutte le principali categorie merceologiche. Il traffico complessivo delle merci negli scali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si è attestato l'anno scorso a oltre 14,9 milioni di tonnellate, in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel porto di Civitavecchia, il 19,2% nel porto di Fiumicino (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel porto di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 - all'appello mancano 480 mila crocieristi - ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Sul fronte delle merci, invece, Civitavecchia cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. "Il 2022 - dichiara il presidente Pino Musolino - ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti. Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali - conclude il numero uno di Molo Vespucci - poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del Pnrr". Nel porto di Civitavecchia il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 teu,

Immagine
non disponibile

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 teu) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico ro-ro si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Condividi.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Traffico merci e passeggeri: un 2022 di crescita per il porto di Civitavecchia

Arriva il report dell'anno appena trascorso. Il presidente dell'Adsp Pino Musolino: "Siamo tornati a crescere anche rispetto al periodo pre-pandemico, la strada della diversificazione dei traffici inizia a produrre risultati" CIVITAVECCHIA - Numeri complessivamente positivi per i traffici del Network dei porti di Roma e del Lazio. Il 2022 si è infatti chiuso col segno più per tutte le principali categorie merceologiche. Il traffico complessivo delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel porto di Civitavecchia, il 19,2% nel porto di Fiumicino (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel porto di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 - all'appello mancano 480 mila crocieristi - ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Sul fronte delle merci, invece, Civitavecchia cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. "Il 2022 - dichiara il Presidente Pino Musolino - ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti". "Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali - conclude il numero uno di Molo Vespucci - poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR". Nel porto di Civitavecchia il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide

Immagine
non disponibile

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide (9,4 MT) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, + 11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel Porto di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport. Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico. Nel porto di Gaeta si registra un incremento del traffico complessivo, pari a 1.846.199 tonnellate, del +4,4% rispetto al 2021, di cui circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate. Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei "minerali grezzi, cementi e calci", mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%). Il traffico

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate).

Musolino: Dati di traffico in netta crescita

CIVITAVECCHIA Più è il segno che compare di fronte ai dati relativi alle tipologie di traffici per i porti dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale, per un totale di oltre 14,9 milioni di tonnellate, in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, (oltre 10,2 milioni di tonnellate), è stato realizzato nel porto di Civitavecchia, il 19,2% nel porto di Fiumicino e il 12,3% nel porto di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate. Non siamo ancora tornati ai livelli 2019 ma le crociere trainano ancora la ripresa: sotto di 480 mila crocieristi, si è registrato un transito totale di 2.174.515 passeggeri. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Civitavecchia cresce anche sul fronte delle merci del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. Il 2022 -è il commento del presidente Pino Musolino ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo prepandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti. Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSp ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del Pnrr aggiunge. Le merci solide rappresentano per Civitavecchia oltre il 92%, il restante 8% sono merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Cresce il carbone e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Analizzando i dati sui contenitori, con 112.200 TEUs, risultano in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Il traffico ro-ro evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto



Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, + 11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel porto di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport. Nel porto di Gaeta si registra un incremento del traffico complessivo di circa il 4%, pari a 1.846.199 tonnellate, circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate. Risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei minerali grezzi, cementi e calci, mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%). Il traffico complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate).

Numeri positivi per i porti di Roma

Numeri complessivamente positivi per i traffici del Network dei porti di Roma e del Lazio. Il 2022 si è infatti chiuso col segno più per tutte le principali categorie merceologiche. Il traffico complessivo delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel porto di Civitavecchia, il 19,2% nel porto di Fiumicino (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel porto di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 all'appello mancano 480 mila crocieristi ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico di passeggeri delle autostrade del mare che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel porto di Civitavecchia, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il porto di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Sul fronte delle merci, invece, Civitavecchia cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il porto di Fiumicino registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. Il 2022 dichiara il Presidente Pino Musolino ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti. Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali conclude il numero uno di Molo Vespucci poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR. Nel porto di Civitavecchia il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante 8% da merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide



Port News

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

(9,4 MT) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, +11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel Porto di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport. Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. Il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico. Nel porto di Gaeta si registra un incremento del traffico complessivo, pari a 1.846.199 tonnellate, del +4,4% rispetto al 2021, di cui circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate. Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei minerali grezzi, cementi e calci, mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli (big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%). Il traffico complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate).

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Positivo il traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio

Musolino: "Siamo tornati a crescere anche rispetto al periodo pre-pandemico, la strada della diversificazione dei traffici inizia a produrre risultati"

Civitavecchia, 23 febbraio 2023 - Numeri complessivamente positivi per i traffici del Network dei porti di Roma e del Lazio. Il 2022 si è infatti chiuso col segno più per tutte le principali categorie merceologiche. Il traffico complessivo delle merci nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale si attesta per il 2022 a oltre 14,9 milioni di tonnellate (MT), in crescita dell'11,8%, (pari a circa 1,6 milioni di tonnellate) rispetto al 2021. Il 68,5% del traffico, pari a oltre 10,2 milioni di tonnellate (+6,1%; +586.624 tonnellate), è stato realizzato nel **porto** di **Civitavecchia**, il 19,2% nel **porto** di **Fiumicino** (+47,2%; +918.385 tonnellate) e il 12,3% nel **porto** di Gaeta con oltre 1,8 milioni di tonnellate movimentate (+4,4%; +78.000 tonnellate). A trainare la ripresa il traffico crocieristico che, seppur non ancora ai livelli del 2019 - all'appello mancano 480 mila crocieristi - ha registrato un transito totale di 2.174.515 crocieristi. Importante incremento anche per quanto riguarda il traffico dei passeggeri delle autostrade del mare

che, con 1.472.493 passeggeri transitati nel **porto** di **Civitavecchia**, ha registrato una crescita di quasi il 20% (+244 mila) confermando così il **porto** di Roma quale uno dei principali hub del settore su cui puntare anche in vista dei maggiori margini di crescita del mercato nord-africano nel prossimo futuro. Sul fronte delle merci, invece, **Civitavecchia** cresce del 6,1% rispetto al 2021, del 27,5% rispetto al 2020 e di quasi il 7% rispetto al 2019; Gaeta migliora di circa il 4,5% in confronto al 2021, del 24,52% rispetto al 2020 e del 19,7% anche rispetto al 2019 mentre il **porto** di **Fiumicino** registra ancora un aumento considerevole del 47,2% a significare la forte ripresa del traffico aereo e quindi dell'utilizzo del jet-fuel, essendo i carburanti sostanzialmente l'unico prodotto movimentato. "Il 2022 - dichiara il Presidente Pino Musolino - ha confermato che il nostro cauto ottimismo di inizio anno era giustificato e i dati di traffico in netta crescita, anche rispetto al periodo pre-pandemico, ci hanno sicuramente dato ragione confermando, ancora una volta, che la strategia di diversificazione dei traffici commerciali sta portando i primi frutti concreti". "Da oggi ci attende un duro e faticoso lavoro di squadra non solo come AdSP ma con l'intero cluster portuale nonché i vari livelli istituzionali - conclude il numero uno di Molo Vespucci - poiché all'orizzonte ci aspettano nuove opportunità di sviluppo e di crescita dei traffici commerciali e nuovi interventi infrastrutturali finanziati anche dai fondi del PNRR". Nel **porto** di **Civitavecchia** il traffico complessivo risulta costituito per oltre il 92% da merci solide (9,4 MT), in crescita del 7,1% (+623.450 tonnellate), e per il restante

Immagine
non disponibile

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

8% da merci liquide pari a oltre 800 mila tonnellate, in calo del 4,4%, -36.826 tonnellate. Le merci liquide subiscono un calo del 4,4% rispetto al 2021 con oltre 36 mila tonnellate in meno movimentate, mentre raffrontate al 2020 e 2019 risultano comunque in crescita rispettivamente di oltre il 28% e 25%. Le merci solide (9,4 MT) sono costituite per il 67,6% da merci varie in colli (Ro-ro, merci in contenitori e altro) che, pari a circa 6,4 milioni di tonnellate, risultano in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente, e per la restante parte, oltre 3 milioni di tonnellate, da rinfuse solide in crescita del 26% per circa 630 mila tonnellate in più rispetto al 2021. Tra le rinfuse solide in crescita del 24,9% il carbone, per un volume complessivo di 2.363.272 tonnellate, e di oltre il 31% il traffico di prodotti metallurgici e minerali, che si confermano quale seconda tipologia di traffico tra le rinfuse solide, pari a circa 448 mila tonnellate complessive. Per quanto concerne i contenitori, il traffico, con 112.200 TEU, risulta in crescita dell'11,9% (+11.952 TEU) con i pieni imbarcati e sbarcati leggermente in crescita (+0,4%) a differenza di quelli vuoti che aumentano del 41,9%. Con riferimento al traffico Ro-RO si evidenzia in particolare una sostanziale crescita del numero delle auto in polizza imbarcate/sbarcate nel porto di Civitavecchia del 40,3% rispetto al 2021 e del 12,4% rispetto al 2020, mentre per quanto riguarda il raffronto con il 2019 si registra un calo del 43,7%. Infine, per quanto riguarda il dettaglio del traffico di passeggeri e automezzi su collegamenti di linea e di crocieristi su navi da crociera, nel 2022 si riscontra un incremento rispetto al 2021 del +19,9% per i passeggeri di linea, pari a 1.472.493, + 11,9% gli automezzi al seguito e del 318,6% i crocieristi, pari complessivamente a 2.172.562 crocieristi imbarcati/sbarcati e in transito nel 2022. Da segnalare il dato dei crocieristi imbarcati/sbarcati che ha superato per la prima volta il milione arrivando a rappresentare oltre il 46% dei crocieristi totali transitati nel Porto di Roma che si sta sempre più qualificando come homeport. Per il 2022 il numero degli accosti, con un aumento del 21,5%, è di 2.805. il 53% costituito da navi di linea (1.496 accosti), il 28% da navi da crociera e il restante 19% da navi da carico. Nel porto di Gaeta si registra un incremento del traffico complessivo, pari a 1.846.199 tonnellate, del +4,4% rispetto al 2021, di cui circa 1,1 milioni di tonnellate di merci liquide, -3,7%, e circa 753 mila tonnellate di merci solide. In particolare, il traffico di merci solide si incrementa del 19% rispetto al 2022 e di oltre il 75% rispetto al 2019, per 323 mila tonnellate in più movimentate. Tra le rinfuse solide risulta in particolare crescita la categoria merceologica dei "minerali grezzi, cementi e calci", mentre fanno registrare una lieve flessione i traffici minori di fertilizzanti e prodotti chimici. Il traffico di carbone, pari a oltre 127 mila tonnellate, diminuisce, invece, del 24% rispetto al 2020 e del 63,8% rispetto al 2019. La categoria minerali grezzi, cementi e calci, pari a circa 416 mila tonnellate, si incrementa di oltre il 48% rispetto al 2021, del 132% rispetto al 2020 e del 178% rispetto al 2019, i prodotti metallurgici e minerali, pari a oltre 74 mila tonnellate complessive, si incrementano del 2%, mentre diminuisce del 19,3% la categoria delle altre rinfuse solide. In sensibile crescita anche le altre merci movimentate in colli

Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

(big-bags) pari a oltre 46 mila tonnellate (+45,3%). Il traffico complessivo nel porto di Fiumicino nel 2022 risulta pari a quasi 2,9 milioni di tonnellate, in crescita di oltre il 47,2% rispetto al 2021 (+918 mila tonnellate) e del 61,6% rispetto al 2020, mentre risulta ancora in flessione, del 17,8%, rispetto al 2019 (-622 mila tonnellate).

Il Nautilus

Bari

XXIII CAMPIONATO INVERNALE VELA D'ALTURA CITTÀ DI BARI. DOMENICA 26 FEBBRAIO TERZA GIORNATA DI PROVE

Dopo le due prove portate a termine nella scorsa giornata, tutto è pronto per la terza giornata di regate del Campionato Invernale di Vela D'Altura Città di **Bari**. Si scende in acqua domenica 26 febbraio alle 10.30 per due prove su un percorso a bastone di circa sei miglia complessive per l'altura e quattro per la minialtura. Il campo di regata sarà allestito questa volta sullo specchio d'acqua prospiciente il Lungomare Sud di **Bari**, tra la Città Metropolitana di **Bari** e Torre Quetta. Venti le imbarcazioni iscritte, tra altura e minialtura. Le previsioni indicano al momento un vento proveniente dai quadranti meridionali tra i 15 e i 18 nodi di intensità, con temperature in rialzo, anche se non si esclude la pioggia nel pomeriggio. Il 4 marzo è invece in programma il primo degli eventi tecnici collegati alla XXIII edizione del Campionato sul tema Dall'equipaggio al routing: come gestire una regata di lunga durata con Roberto Ferrarese. Ad ospitarlo sarà il Circolo della Vela di **Bari** (sede Molo Borbonico, dalle 17 alle 19.30). Affrontare una lunga navigazione richiede una attenta preparazione di barca ed equipaggio. Ecco perché nel corso dell'incontro Ferrarese, velista esperto e pluripremiato, oggi psicologo clinico e dello sport parlerà con i presenti di: abilità, coordinamento, turni, spazi, leadership, piccoli accorgimenti per risparmiare energie ed essere pronti a tutte le manovre. E ancora di come pianificare la rotta ideale per la barca in base alle informazioni meteorologiche disponibili permette di ottimizzare la performance della barca e guadagnare posizioni rispetto agli avversari, rendendo il routing un elemento chiave per la gestione di una regata competitiva. L'evento è aperto a tutti. Posti limitati, segnala la tua presenza all'evento sulla pagina Facebook del Campionato Invernale di **Bari** cliccando su Parteciperò o inviando un messaggio privato qui: <https://bit.ly/3ZhUU4l>. La regata successiva si terrà il 12 marzo. La giornata di recupero è invece fissata per il 26 marzo, visto l'annullamento della prima giornata di prove già intervenuto. La XXIII edizione del Campionato Invernale Vela d'Altura Città di **Bari** è organizzata con la collaborazione di tutti e sei i circoli nautici del capoluogo (CC Barion Sporting Club, Circolo della Vela **Bari**, Lega Navale Italiana sez. **Bari**, Circolo Nautico Il Maestrale, Circolo Nautico **Bari** e Cus **Bari**) con il patrocinio del Comune di **Bari** assessorato allo Sport e della Federazione Italiana Vela VIII Zona. Il campionato gode dell'importante supporto di Italia Yachts, Medicom Srl, Intempra, Banca Popolare Pugliese, Orazio Santoro e Obiettivo Mare, Meetingroom, The Perfect Cocktail e della mediapartnership di Sportale. Il campionato invernale di **Bari**, come quello di Manfredonia, Brindisi, Gallipoli e Taranto è valido anche come selezione per il Campionato Vela Altura VIII zona Coppa dei Campioni 2023 in programma a Trani dal 30 marzo al 2 aprile prossimi.



Teodoro Titi: "Esperienza e competenza, così è nata 34EST" / Intervista

Con un'esperienza ultradecennale nel mondo della logistica, ma anche delle indagini sottomarine e dei rilievi ambientali, geofisici e batimetrici, 34EST si propone come fornitrice di molteplici soluzioni in ambito marittimo e portuale "Una società giovane, ma con una lunga esperienza". Questa, in sostanza, la presentazione di 34EST nelle parole di Teodoro Titi , a capo della "Titi Shipping" di **Brindisi** e anche nel board della nuova società. "Per quanto la nostra realtà sia molto fresca", prosegue ancora Titi, la cui famiglia lavora nel mondo marittimo dal 1848, "le esperienze comuni delle persone che l'hanno costituita, la rendono già una realtà di ampio respiro. L'idea di 34EST nasce dalla volontà di riunire in un unico gruppo diverse società e professionisti con differenti specializzazioni, ma tutti con un minimo comun denominatore: grandi competenze in ambito marino costiero e offshore ". Con un'esperienza ultradecennale nel mondo della logistica, ma anche delle indagini sottomarine e dei rilievi ambientali, geofisici e batimetrici, 34EST si propone come fornitrice di molteplici soluzioni in ambito marittimo e portuale. "Molti dei professionisti che fanno parte di questa realtà hanno lavorato sul progetto TAP, che in Puglia è stato sicuramente un aspetto molto sfidante come esperienza professionale complessiva", prosegue ancora Titi. "34EST è il meridiano che passa per Otranto, è questa la ragione del nostro nome. Una coordinata che stringe sotto di sé tutte le nostre caratteristiche, in grado di mettere a disposizione esperienze diverse ma estremamente specifiche".



Shipping Italy

Taranto

Non è di Medway il nuovo treno container fra il porto di Taranto e il Lazio

Varie fonti di stampa negli ultimi giorni hanno riportato pedissequamente una nota diffusa dal gruppo turco Yilport a proposito di un presunto 'ingresso' nel porto di Taranto dell'impresa ferroviaria Medway Italia, che andrebbe ad aggiungersi a Ferrottramviaria e Mercitalia. In realtà fonti interne al Gruppo Msc fanno sapere a SHIPPING ITALY che l'informazione non è veritiera dal momento che, seppure un locomotore giallo con le insegne di Medway abbia effettivamente prestato servizio dal San Cataldo Container Terminal, si tratta di una macchina prestata (noleggiata) all'impresa ferroviaria Ferrottramviaria che da settimane infatti sta curando per Kalypto Compagnia di Navigazione diverse spedizioni su ferro di container lungo la dorsale Adriatico e ora anche verso il Tirreno. Nessuno arrivo dunque di treni Msc nel porto Jonico mentre l'unica vera novità è il debutto di un collegamento, operato come detto da Ferrottramviaria, fra Taranto e Frosinone, nel Lazio; una tratta che ha già visto transitare almeno un paio di convogli merci carichi con 38 container ciascuno. Un terzo dovrebbe essere circolato negli ultimi giorni.

Shipping Italy

Non è di Medway il nuovo treno container fra il porto di Taranto e il Lazio



02/23/2023 12:07

Il collegamento dal San Cataldo Container Terminal verso Frosinone per Kalypto è operato da Ferrottramviaria con un locomotore prestato dal Gruppo Msc di Redazione SHIPPING ITALY 23 Febbraio 2023. Varie fonti di stampa negli ultimi giorni hanno riportato pedissequamente una nota diffusa dal gruppo turco Yilport a proposito di un presunto 'ingresso' nel porto di Taranto dell'impresa ferroviaria Medway Italia, che andrebbe ad aggiungersi a Ferrottramviaria e Mercitalia. In realtà fonti interne al Gruppo Msc fanno sapere a SHIPPING ITALY che l'informazione non è veritiera dal momento che, seppure un locomotore giallo con le insegne di Medway abbia effettivamente prestato servizio dal San Cataldo Container Terminal, si tratta di una macchina prestata (noleggiata) all'impresa ferroviaria Ferrottramviaria che da settimane infatti sta curando per Kalypto Compagnia di Navigazione diverse spedizioni su ferro di container lungo la dorsale Adriatico e ora anche verso il Tirreno. Nessuno arrivo dunque di treni Msc nel porto Jonico mentre l'unica vera novità è il debutto di un collegamento, operato come detto da Ferrottramviaria, fra Taranto e Frosinone, nel Lazio; una tratta che ha già visto transitare almeno un paio di convogli merci carichi con 38 container ciascuno. Un terzo dovrebbe essere circolato negli ultimi giorni.

Merlo: Ponte sullo Stretto troppo basso? A rischio il transito delle grandi navi

Favorevoli senza riserve alla costruzione del Ponte sullo Stretto di **Messina**, ma attenzione a non creare un muro al transito delle navi. L'alert arriva dal Presidente di Federlogistica Confrasperto, Luigi Merlo, ed è riferito all'altezza massima del ponte rispetto al livello del mare. Secondo voci insistenti afferma Merlo i diversi studi progettuali prevederebbero un'altezza massima di 65 metri sul livello del mare, che, considerando l'altezza media delle grandi navi da crociera ma anche navi impegnate nel trasporto merci e container, impedirebbe il transito di molte unità navali che già oggi operano in Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere **Messina** o Catania partendo da Napoli. Per il Presidente di Federlogistica Confrasperto che rivolge al Ministero delle Infrastrutture un preciso quesito per verificare se corrispondano al vero i dati sulle caratteristiche progettuali sulle quali si sta lavorando l'effetto muro potrebbe risultare ancora maggiore, se il transito delle navi sotto il ponte avvenisse con moto ondoso marcato, per non parlare di eventi atmosferici diventati ormai consueti anche alle nostre latitudini e, infine, in considerazione del fenomeno in atto di innalzamento del livello del mare. Ci rendiamo perfettamente conto conclude Merlo che un ponte più alto sul livello del mare comporterà una variazione sostanziale nelle rampe di accesso e quindi una penetrazione maggiore delle stesse sul territorio siciliano e calabrese, ma crediamo sia nostro dovere collaborare con il Governo per progettare e realizzare un'opera che deve rappresentare una svolta anche per il sistema logistico nazionale; sistema che non può certo permettersi il lusso di erigere barriere sulle rotte più importanti del traffico marittimo. Ed è questo il senso della nostra segnalazione preventiva.



Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Federlogistica avverte di non progettare un ponte sullo Stretto di Messina troppo basso, che impedirebbe il transito delle navi

Merlo: non ci si può permettersi il lusso di erigere barriere sulle rotte più importanti del traffico marittimo. Il presidente di Federlogistica - Confrasperto, Luigi Merlo, dichiarandosi favorevole senza riserve alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, progetto rilanciato dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha avvertito che la nuova struttura non dovrebbe però impedire il transito delle navi nello Stretto. «Secondo voci insistenti - ha spiegato Merlo - i diversi studi progettuali prevederebbero un'altezza massima di 65 metri sul livello del mare, che, considerando l'altezza media delle grandi navi da crociera ma anche delle navi impegnate nel trasporto merci e container, impedirebbe il transito di molte unità navali che già oggi operano in Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere Messina o Catania partendo da **Napoli**». Insomma, quello che Merlo vorrebbe evitare è quello che è accaduto in Spagna, dove sono stati acquistati treni troppo grandi per transitare nelle gallerie, mentre in Italia si corre il rischio di realizzare un ponte troppo basso per il transito delle navi. «L'effetto muro - ha precisato il presidente di Federlogistica - potrebbe risultare ancora maggiore, se il transito delle navi sotto il ponte avvenisse con moto ondoso marcato, per non parlare di eventi atmosferici diventati ormai consueti anche alle nostre latitudini e, infine, in considerazione del fenomeno in atto di innalzamento del livello del mare». «Ci rendiamo perfettamente conto - ha concluso Merlo - che un ponte più alto sul livello del mare comporterà una variazione sostanziale nelle rampe di accesso e quindi una penetrazione maggiore delle stesse sul territorio siciliano e calabrese, ma crediamo sia nostro dovere collaborare con il governo per progettare e realizzare un'opera che deve rappresentare una svolta anche per il sistema logistico nazionale; sistema che non può certo permettersi il lusso di erigere barriere sulle rotte più importanti del traffico marittimo. Ed è questo il senso della nostra segnalazione preventiva».



Immagine
non disponibile

Informatore Navale

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Merlo: Ponte sullo Stretto troppo basso? A rischio il transito delle grandi navi

Alert di Federlogistica - Conftrasporto: inadeguati i 65 metri di altezza sul livello del mare Favorevoli senza riserve alla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, ma attenzione a non creare un muro al transito delle navi L'alert arriva dal Presidente di Federlogistica - Conftrasporto, Luigi Merlo, ed è riferito all'altezza massima del ponte rispetto al livello del mare. "Secondo voci insistenti - afferma Merlo - i diversi studi progettuali prevederebbero un'altezza massima di 65 metri sul livello del mare, che, considerando l'altezza media delle grandi navi da crociera ma anche navi impegnate nel trasporto merci e container, impedirebbe il transito di molte unità navali che già oggi operano in Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere Messina o Catania partendo da **Napoli**". Per il Presidente di Federlogistica - Conftrasporto che rivolge al Ministero delle Infrastrutture un preciso quesito per verificare se corrispondano al vero i dati sulle caratteristiche progettuali sulle quali si sta lavorando "l'effetto muro potrebbe risultare ancora maggiore, se il transito delle navi sotto il ponte avvenisse con moto ondoso marcato, per non parlare di eventi atmosferici diventati ormai consueti anche alle nostre latitudini e, infine, in considerazione del fenomeno in atto di innalzamento del livello del mare". "Ci rendiamo perfettamente conto - conclude Merlo - che un ponte più alto sul livello del mare comporterà una variazione sostanziale nelle rampe di accesso e quindi una penetrazione maggiore delle stesse sul territorio siciliano e calabrese, ma crediamo sia nostro dovere collaborare con il Governo per progettare e realizzare un'opera che deve rappresentare una svolta anche per il sistema logistico nazionale; sistema che non può certo permettersi il lusso di erigere barriere sulle rotte più importanti del traffico marittimo. Ed è questo il senso della nostra segnalazione preventiva".



Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, Merlo (Federlogistica): "Transito delle navi a rischio se troppo basso"

I 65 metri di altezza sul livello del mare previsti dal progetto, sarebbero inadeguati Luigi Merlo. Attenzione all'altezza. Lo sottolinea Federlogistica - Confrtrasporto che si dichiara favorevole senza riserve alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, ma mette in guardia contro il rischio creare un muro al transito delle navi. L'alert arriva in particolare dal presidente di Federlogistica - Confrtrasporto, Luigi Merlo, ed è riferito all'altezza massima del ponte rispetto al livello del mare. "Secondo voci insistenti - afferma Merlo - i diversi studi progettuali prevederebbero un'altezza massima di 65 metri sul livello del mare, che, considerando l'altezza media delle grandi navi da crociera ma anche navi impegnate nel trasporto merci e container, impedirebbe il transito di molte unità navali che già oggi operano in Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere Messina o Catania partendo da **Napoli**". Per il presidente di Federlogistica - Confrtrasporto che rivolge al Ministero delle Infrastrutture un preciso quesito per verificare se corrispondano al vero i dati sulle caratteristiche progettuali sulle quali si sta lavorando "l'effetto muro potrebbe risultare ancora maggiore, se il transito delle navi sotto il ponte avvenisse con moto ondoso marcato, per non parlare di eventi atmosferici diventati ormai consueti anche alle nostre latitudini e, infine, in considerazione del fenomeno in atto di innalzamento del livello del mare". "Ci rendiamo perfettamente conto - conclude Merlo - che un ponte più alto sul livello del mare comporterà una variazione sostanziale nelle rampe di accesso e quindi una penetrazione maggiore delle stesse sul territorio siciliano e calabrese, ma crediamo sia nostro dovere collaborare con il governo per progettare e realizzare un'opera che deve rappresentare una svolta anche per il sistema logistico nazionale; sistema che non può certo permettersi il lusso di erigere barriere sulle aderenti a rotte più importanti del traffico marittimo. Ed è questo il senso della nostra segnalazione preventiva". Condividi.



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Siracusano: "I lavori del Porto Tremestieri vanno sbloccati"

"Ho incontrato il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Tullio Ferrante, insieme al sindaco di Messina, Federico Basile, al vicesindaco Salvo Mondello, e al direttore generale del Comune, Salvo Puccio, per parlare delle problematiche relative alla realizzazione del porto di Tremestieri. Ringrazio il sottosegretario per la disponibilità e per l'attenzione che ha dimostrato in questo primo incontro interlocutorio, in cui sono state esposte le enormi difficoltà che finora hanno impedito il completamento del progetto. Il percorso è certamente complesso, ma ci impegneremo tutti affinché si trovi una soluzione per rendere operativa un'opera che ha valenza strategica per la città di Messina e per tutto il territorio circostante". Lo afferma in una nota Matilde Siracusano, sottosegretario ai Rapporti con il Parlamento. 0 commenti [Lascia un commento.](#)



Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto Tremestieri, Uil: "Grazie a Siracusano spiragli positivi dal governo Meloni"

"Registriamo molto positivamente come la vicenda relativa alle prospettive della realizzazione del porto di Tremestieri, ad oggi opera incompiuta, sia finalmente approdata, grazie all'impegno della sottosegretaria Matilde Siracusano, al ministero delle Infrastrutture". Lo dichiarano Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Michele Barresi, segretario generale Uil Trasporti Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Nino Di Mento, Responsabile Porti e Logistica Uil Trasporti. Siracusano, in particolare, ha incontrato il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Tullio Ferrante, insieme al sindaco di Messina, Federico Basile, al vicesindaco Salvo Mondello, e al direttore generale del Comune, Salvo Puccio, per parlare delle problematiche relative alla realizzazione del porto di Tremestieri. "Pertanto, la reiterata azione di denuncia della Uil sullo stato di abbandono dei lavori dell'importante infrastruttura e la contestuale proposta che punta al commissariamento dell'opera iniziano a produrre effetti concreti e positivi. - proseguono i sindacalisti - È opportuno evidenziare che la presenza del sindaco Basile, nella qualità di committente dell'opera, nella riunione romana è una sorta di andata a Canossa e, comunque, rappresenta un ulteriore elemento che produce chiarezza e sgombra definitivamente il campo dalle inutili chiacchiere e dalle azioni dilatorie portate avanti, in questi anni, dal comune di Messina. "Tutto ciò, infatti, conferma quanto affermiamo da troppo tempo, vale a dire che ormai è indispensabile un intervento del governo nazionale per evitare che il porto di Tremestieri si tramuti nell'ennesima tragica incompiuta. Il vertice al ministero delle infrastrutture non ha evidentemente risolto la problematica, ma, certamente, rappresenta un punto di partenza fondamentale per trovare una soluzione, auspicabilmente molto rapida, per fare ripartire i lavori del cantiere fantasma del porto di Tremestieri". 0 commenti [Lascia un commento.](#)



Ponte sullo stretto di Messina, oggi il tavolo del Mit e l'allarme di Federlogistica

Ecco perché il ponte sullo stretto di **Messina**, potrebbe rivelarsi un problema al traffico marittimo. Un nuovo e più snello assetto societario della Spa Stretto di **Messina**, una nuova governance, in accordo con la Regione Siciliana e la Regione Calabria. Sono le principali proposte esaminate al tavolo tecnico, presieduto oggi al Mit dal vicepremier e ministro Matteo Salvini, presenti i vertici di Anas, Rfi e Fs. Leggi Anche: Ponte Stretto, Siracusano, sarebbe choc economico per il Sud Cosa è successo oggi alla riunione Al centro della riunione il progetto che dovrà essere rivisto anche in relazione ai costi, acquisendo proiezioni aggiornate relativamente al traffico veicolare presunto e ai vantaggi in termini ambientali, grazie all'abbattimento di inquinamento da CO2. Il prossimo appuntamento è tra una settimana nella sede Anas a Roma Termini, che nei progetti diventerà il quartier generale della società. Leggi Anche: **Messina** è una "città squallida" secondo un articolo del Financial Times Federlogistica lancia l'allarme: "Troppo basso per il passaggio delle navi" Intanto, nella stessa giornata, è stato lanciato l'allarme di Federlogistica, che spiega le conseguenze sul progetto del ponte sullo stretto di **Messina**.

"Favorevoli senza riserve alla costruzione, ma attenzione a non creare un muro al transito delle navi - avverte il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo. Cosa ha rivelato Federlogistica sul progetto del Ponte sullo stretto di **Messina** "I diversi studi progettuali - ancora Merlo - prevederebbero un'altezza massima di 65 metri sul livello del mare, che, considerando l'altezza media delle grandi navi da crociera ma anche navi impegnate nel trasporto merci e container, impedirebbe il transito di molte unità navali che già oggi operano in Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere **Messina** o Catania partendo da Napoli". Leggi Anche: Ponte **Messina**: Salvini "Non farlo costa di più che farlo, obiettivo prima pietra entro il 2024" Merlo chiede quindi al ministero delle Infrastrutture di verificare se le voci corrispondono al vero. "L'effetto muro - aggiunge - potrebbe risultare ancora maggiore, se il transito delle navi sotto il ponte avvenisse con moto ondoso marcato, per non parlare di eventi atmosferici diventati ormai consueti anche alle nostre latitudini e, infine, in considerazione del fenomeno in atto di innalzamento del livello del mare". Per contro, completa: "Ci rendiamo perfettamente conto che un ponte più alto sul livello del mare comporterà una variazione sostanziale nelle rampe di accesso e quindi una penetrazione maggiore delle stesse sul territorio siciliano e calabrese, ma crediamo sia nostro dovere collaborare con il Governo per progettare e realizzare un'opera che deve rappresentare una svolta anche per il sistema logistico nazionale che non può certo permettersi il lusso di erigere



barriere sulle rotte più importanti del traffico marittimo". Abbiamo a cuore la tua privacy Gestisci le opzioni Puoi scegliere come utilizzare i tuoi dati personali. I partner pubblicitari chiedono il tuo consenso per fare quanto segue. %name% Consenso al trattamento dei dati: Alcuni partner non chiedono il tuo consenso al trattamento dei tuoi dati, ma fanno affidamento sul loro legittimo interesse commerciale. Guarda il nostro elenco di partner per conoscere gli scopi per cui credono di avere un interesse legittimo e come puoi opposti. %name% Trattamento dei dati basato sul legittimo interesse: Fornitori TCF Questi sono i nostri partner pubblicitari che partecipano al Framework di trasparenza e consenso dello IAB, creato per garantire un uso trasparente e corretto dei dati. %name% Consenso al trattamento dei dati Visualizza dettagli Trattamento dei dati basato sul legittimo interesse (Visualizza dettagli Obiettivi|Finalità basate su legittimi interessi|Caratteristiche|Caratteristiche speciali Archiviazione dei cookie del fornitore dura %DURATION% per la sessione attuale non utilizzato Questo fornitore utilizza l'archiviazione dei dati non cookie sul tuo dispositivo (ad es. "Local Storage") sec min ora(e) giorno(i) mese(i) anno(i) Accetto Informativa sulla Privacy Trattamento dei dati basato sul tuo consenso Trattamento dei dati basato sul legittimo interesse Trattamento dei dati basato sul tuo consenso o interesse legittimo.

Sea Reporter

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Merlo: Ponte sullo Stretto troppo basso? A rischio il transito delle grandi navi

Inadeguati i 65 metri di altezza sul livello del mare Roma, 23 febbraio 2023 - Favorevoli senza riserve alla costruzione del Ponte sullo Stretto di **Messina**, ma attenzione a non creare un muro al transito delle navi. L'alert arriva dal Presidente di Federlogistica - Confrtrasporto, Luigi Merlo, ed è riferito all'altezza massima del ponte rispetto al livello del mare. "Secondo voci insistenti - afferma Merlo - i diversi studi progettuali prevederebbero un'altezza massima di 65 metri sul livello del mare, che, considerando l'altezza media delle grandi navi da crociera ma anche navi impegnate nel trasporto merci e container, impedirebbe il transito di molte unità navali che già oggi operano in Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere **Messina** o Catania partendo da Napoli". Per il Presidente di Federlogistica - Confrtrasporto che rivolge al Ministero delle Infrastrutture un preciso quesito per verificare se corrispondano al vero i dati sulle caratteristiche progettuali sulle quali si sta lavorando "l'effetto muro potrebbe risultare ancora maggiore, se il transito delle navi sotto il ponte avvenisse con moto ondoso marcato, per non parlare di eventi atmosferici diventati ormai consueti anche alle nostre latitudini e, infine, in considerazione del fenomeno in atto di innalzamento del livello del mare". "Ci rendiamo perfettamente conto - conclude Merlo - che un ponte più alto sul livello del mare comporterà una variazione sostanziale nelle rampe di accesso e quindi una penetrazione maggiore delle stesse sul territorio siciliano e calabrese, ma crediamo sia nostro dovere collaborare con il Governo per progettare e realizzare un'opera che deve rappresentare una svolta anche per il sistema logistico nazionale; sistema che non può certo permettersi il lusso di erigere barriere sulle aderente a rotte più importanti del traffico marittimo. Ed è questo il senso della nostra segnalazione preventiva". Per ulteriori informazion.



Immagine
non disponibile

Ship Mag

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Merlo: "Ponte sullo Stretto troppo basso? A rischio il transito delle grandi navi"

Allarme di Federlogistica - Confrtrasporto: "Inadeguati i 65 metri di altezza sul livello del mare" Roma - Favorevoli senza riserve alla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina, ma attenzione a non creare un muro al transito delle navi. L'alert arriva dal Presidente di Federlogistica - Confrtrasporto, Luigi Merlo, ed è riferito all'altezza massima del ponte rispetto al livello del mare . "Secondo voci insistenti - afferma Merlo - i diversi studi progettuali prevederebbero un'altezza massima di 65 metri sul livello del mare, che, considerando l'altezza media delle grandi navi da crociera ma anche navi impegnate nel trasporto merci e container, impedirebbe il transito di molte unità navali che già oggi operano in Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere Messina o Catania partendo da **Napoli**". Per il Presidente di Federlogistica - Confrtrasporto che rivolge al Ministero delle Infrastrutture un preciso quesito per verificare se corrispondano al vero i dati sulle caratteristiche progettuali sulle quali si sta lavorando "l'effetto muro potrebbe risultare ancora maggiore, se il transito delle navi sotto il ponte avvenisse con moto ondoso marcato, per non parlare di eventi atmosferici diventati ormai consueti anche alle nostre latitudini e, infine, in considerazione del fenomeno in atto di innalzamento del livello del mare". "Ci rendiamo perfettamente conto - conclude Merlo - che un ponte più alto sul livello del mare comporterà una variazione sostanziale nelle rampe di accesso e quindi una penetrazione maggiore delle stesse sul territorio siciliano e calabrese, ma crediamo sia nostro dovere collaborare con il Governo per progettare e realizzare un'opera che deve rappresentare una svolta anche per il sistema logistico nazionale; sistema che non può certo permettersi il lusso di erigere barriere sulle aderente a rotte più importanti del traffico marittimo.



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Merlo: "Ponte sullo Stretto troppo basso per le navi moderne"

Federlogistica ha voluto far sapere di essere, come la confederazione cui aderisce (Confrasperto), "favorevole senza riserve alla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina", purché non si crei tuttavia "un muro al transito delle navi". L'alert del presidente Luigi Merlo "è riferito all'altezza massima del ponte rispetto al livello del mare. Secondo voci insistenti - dice - i diversi studi progettuali prevedrebbero un'altezza massima di 65 metri sul livello del mare, che, considerando l'altezza media delle grandi navi da crociera ma anche navi impegnate nel trasporto merci e container, impedirebbe il transito di molte unità navali che già oggi operano in Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere Messina o Catania partendo da **Napoli**". Per il Presidente di Federlogistica - Confrasperto, che rivolge al Ministero delle Infrastrutture un preciso quesito per verificare se corrispondano al vero i dati sulle caratteristiche progettuali sulle quali si sta lavorando, "l'effetto muro potrebbe risultare ancora maggiore se il transito delle navi sotto il ponte avvenisse con moto ondoso marcato, per non parlare di eventi atmosferici diventati ormai consueti anche alle nostre latitudini e, infine, in considerazione del fenomeno in atto di innalzamento del livello del mare. Ci rendiamo perfettamente conto che un ponte più alto sul livello del mare comporterà una variazione sostanziale nelle rampe di accesso e quindi una penetrazione maggiore delle stesse sul territorio siciliano e calabrese, ma crediamo sia nostro dovere collaborare con il Governo per progettare e realizzare un'opera che deve rappresentare una svolta anche per il sistema logistico nazionale; sistema che non può certo permettersi il lusso di erigere barriere sulle aderenti a rotte più importanti del traffico marittimo. Ed è questo il senso della nostra segnalazione preventiva".



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Tremestieri: riunione al Ministero, la soddisfazione dell'Uil

Porto di **Tremestieri**: riunione al Ministero. La soddisfazione dell'Uil: "apprezziamo l'impegno di Siracusano" "Registriamo molto positivamente come la vicenda relativa alle prospettive della realizzazione del **porto** di **Tremestieri**, ad oggi opera incompiuta, sia finalmente approdata, grazie all'impegno del sottosegretario Matilde Siracusano, al ministero delle Infrastrutture. Pertanto, la reiterata azione di denuncia della Uil sullo stato di abbandono dei lavori dell'importante infrastruttura e la contestuale proposta che punta al commissariamento dell'opera iniziano a produrre effetti concreti e positivi", lo hanno dichiarato Ivan Tripodi, segretario generale Uil Messina, Michele Barresi, segretario generale Uil Trasporti Messina, Pasquale De Vardo, segretario generale Feneal Uil Tirrenica, e Nino Di Mento, Responsabile Porti e Logistica Uil Trasporti.



Messina, la beffa della zona Falcata: nuovo studio per la bonifica, ma esisteva già un piano approvato

Nessuno si è accorto che esisteva già un piano di caratterizzazione nella stessa area, approvato dagli organi competenti, a conclusione del quale, con la successiva progettazione di quattro lotti, aveva già ottenuto un primo finanziamento per la bonifica dell'area. Il giorno 12 luglio 2022 in una conferenza stampa presso la sede dell'**Autorità portuale** di Messina viene presentato l'iter tecnico amministrativo del piano di caratterizzazione dell'area Falcata, commissionato dalla stessa **Autorità Portuale** di Messina. Si accerta che "Nella zona falcata l'inquinamento è adesso accertato, validato dall'Arpa e trasmesso alla Regione per far partire lo studio di fattibilità destinato ad appaltare la bonifica. Soltanto dopo si potranno quantificare le risorse necessarie per ripulire tutti gli ettari interessati a rischio cancerogeno. Oggi all'**Autorità portuale** la presentazione dell'analisi curata dal gruppo di lavoro composto dalla professoressa Candida Milone, coordinatore del progetto, dai docenti Concetta De Stefano e Giovanni Randazzo e dai collaboratori Gabriele Lando e Maria Francesca, entrambi professori, e dalle dottoresse Stefania Lanza e Maria Cascio. Il piano di indagini ambientali ha riguardato l'area che tocca l'ex inceneritore, i resti della Real Cittadella, ex cantiere Silmar, l'ex campo sportivo, l'ex cantiere Savena, i cantieri Palumbo e Rodriguez, l'ex Smeb ed ex Degassifica come le aree confinanti dell'Eurobunker, zona militare, autoparco e zona di competenza ferroviaria". Nella relazione si legge che: "La contaminazione è estesa a tutto il sito ed è congruente con le attività antropiche che negli anni si sono susseguite; i relitti presenti hanno contribuito alla contaminazione; i contaminanti di natura inorganica (metalli sono concentrati nello strato superficiale); quelli di natura organica (Ipa, Pcb, idrocarburi sono stati rilevati nel suolo profondo); la sorgente degli idrocarburi è localizzata nella zona dell'ex degassifica; le acque sotterranee a causa dell'ingresso dell'acqua di mare, dell'attività di degradazione anaerobica biomedata della sostanza organica e dalla presenza di solventi compatibili con l'attività di cantieristica navale". Il presidente dell'**Autorità portuale** Mario Mega precisa inoltre: "Lo Studio che ha realizzato l'Università di Messina conferma l'elevato rischio su quelle aree dove ricordo il piano regolatore del porto non prevede più aree industriali ma zone a verde e parchi, questo documento già trasmesso alla Regione e quando sarà approvato potremo procedere al primo vero studio di fattibilità per determinare le risorse destinate alla bonifica, la zona falcata nei decenni è stata rovinata in maniera indescrivibile, questo è un primo step per concretizzare i piani in programma". Ulteriormente, il rettore Salvatore Cuzzocrea ha sottolineato la sinergia con le istituzioni sulla strada del fare e non delle chiacchiere: "Capisco che questi atti creino nervosismo contro l'Ateneo e l'**Autorità**



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

portuale, per venti anni si è parlato di zona falcata come bomba ecologica e si è solo parlato, questo è il primo studio innovativo mai realizzato, oggi è un momento storico". Nessuno si è accorto che esisteva già un piano di caratterizzazione nella stessa area, approvato dagli organi competenti, a conclusione del quale, con la successiva progettazione di quattro lotti, aveva già ottenuto un primo finanziamento per la bonifica dell'area con il primo lotto approvato e messo in gara nell'anno 2006. La gara per il piano di caratterizzazione e delle conseguenti progettazioni della bonifica fu affidata per gara alla società Coopprogetti di Gubbio, dal Comune di Messina attraverso l'ufficio Grandi Opere e Infrastrutture Strategiche, dell'Ufficio Programmi Complessi e del PRUSST 2000. E' veramente singolare che l'amministrazione produca un doppio di un piano di caratterizzazione già effettuato, approvato, certificato. Mettendo a confronto le aree investigate dall'**autorità portuale** (Fig. 1) e quelle del progetto Coopprogetti (Fig. 2) si nota come esse siano sovrapponibili con qualche esigua variazione. Inoltre la valutazione dello stato di inquinamento conferma quanto già monitorato dal piano di caratterizzazione Coopprogetti. Vi è comunque una sostanziale difformità assai preoccupante sulla situazione idrogeologica del sito. Infatti nel piano Coopprogetti viene certificata la presenza di una falda di acqua dolce in risalita, confermata dalle analisi in contraddittorio con l'Arpa, mentre nella relazione prodotta dall'**Autorità Portuale** non vi è traccia di questa singolare situazione.

Shipping Italy

Augusta

Resta aperta la partita delle gru del terminal container di Augusta

Non sono giorni fortunati per l'ufficio gare dell'Autorità di Sistema Portuale di Augusta e **Catania**. Pochi giorni fa l'ente ha dovuto infatti pubblicare un verbale di non aggiudicazione per una procedura da 14 milioni di euro avviata lo scorso autunno che avrebbe dovuto portare all'acquisizione di due gru per l'erigendo terminal container dello scalo. Nel documento si legge di come la commissione di gara abbia rilevato "che ambedue le offerte ricevute non sono appropriate, in quanto non rispondono alle esigenze definite dall'Amministrazione e specificate nei documenti di gara". Sicché "la Commissione ritiene di non poter procedere ad una proposta di aggiudicazione alla Stazione Appaltante considerato che entrambe le offerte in gara non presentano, formalmente e sostanzialmente, i requisiti tecnici riportati nel disciplinare di gara, richiesti per il conferimento dell'appalto di che trattasi". È il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina a dettagliare che, "dati i tempi ristretti, nemmeno due fornitori del calibro di Liebherr e Konecranes hanno potuto soddisfare la richiesta del bando di garantire consegna e messa in funzione entro fine anno. Un'esigenza temporale del resto inderogabile per noi, dal momento che l'intervento è finanziato con fondi europei Pon 2014-2020, da rendicontare entro la fine dell'anno in corso". L'operazione, che si inserisce nel più vasto quadro della realizzazione di un terminal container ad Augusta, incrocia la nota vicenda delle gru acquisite anni fa per quelle banchine e mai entrate in funzione a causa di un guasto occorso poco prima del collaudo, guasto da cui scaturì un contenzioso con l'appaltatore Consorzio Valori ancora aperto. Una via d'uscita è tuttavia possibile secondo Di Sarcina: "Quanto al contenzioso, non è impossibile una transazione extragiudiziale. Peraltro, stando agli ultimi esami peritali, parrebbe che si possa pensare ad una riparazione delle gru esistenti, evitandone la rimozione. E non è escluso che si trovi una quadra fra le due cose, cosa che aiuterebbe per giunta a rispettare la suddetta tempistica e a salvare quindi un finanziamento che valeva ben più del valore delle due gru, dato che i mezzi erano solo parte di un'operazione di realizzazione del terminal container (conclusa positivamente per quel che riguarda l'infrastruttura)". A latere di questa vicenda, l'Adsp ha dovuto revocare in autotutela la procedura relativa ad un altro appalto, vale a dire quello per lo "studio di fattibilità per la realizzazione del Distretto della Cantieristica navale nel Porto di Augusta". Alla procedura da 720mila euro si sono presentate solo due cordate, ma siccome una ha dovuto essere esclusa per l'impossibilità di equiparare la laurea in ingegneria industriale a quella in ingegneria navale (richiesta dal capitolato) di uno dei professionisti coinvolti, l'ente ha preferito interrompere l'iter: "Un progetto così strategico, complesso e di ampio raggio non è un servizio specifico. Penso pertanto che sia interesse dell'ente avere la più vasta gamma di offerte da valutare. L'esclusione cui



Shipping Italy

Augusta

siamo stati costretti ci ha mostrato come probabilmente i criteri adottati fossero troppo stringenti. Ripeteremo a breve la procedura, rivedendo i requisiti per la partecipazione" ha spiegato Di Sarcina. A.M.

Incidente su lavoro ai cantieri navali di Palermo, due ore di sciopero

L'uomo era al lavoro sulla nave Al Fulk ormeggiata al molo Levante del porto di Palermo Palermo - Infortunio grave a un operaio dell'indotto al lavoro sulla nave Al Fulk ormeggiata al molo Levante del porto di Palermo : l'incidente, affermano i sindacati, si è verificato nella mattinata. Le Rsu di Fiom, Fim, Uil, Failms e Ugl hanno indetto per oggi due ore di sciopero, alla fine di ogni turno di lavoro, per tutte le lavoratrici e i lavoratori di Fincantieri e dell'indotto, in solidarietà al lavoratore vittima di infortunio e per denunciare la gravità della situazione. "Ci troviamo, nostro malgrado, davanti a un nuovo infortunio dopo la morte sul lavoro dell'operaio dell'indotto Fincantieri Angelo Salamone nel dicembre scorso - dichiarano il segretario generale Fiom Cgil Palermo Francesco Foti e le Rsu Fiom Serafino Biondo e Giancarlo Macchiarella - Un incidente di quelli che non dovrebbero mai accadere, per il quale per cinque giorni si e' deciso il blocco totale dello stabilimento". "Nuovamente è coinvolto un lavoratore dell'indotto - aggiungono Foti, Biondo e Macchiarella - Questo elemento, a nostro parere, al di là delle dinamiche dell'incidente, su cui proveremo a indagare, mostra plasticamente la grave situazione che attraversa il mondo degli appalti di Fincantieri". Sulla nave dove si è verificato l'incidente, denunciano i sindacati, gli Rls presenti, nel consueto giro di accertamenti congiunto, hanno rilevato "innumerevoli condizioni di rischio". "Questa situazione di rischio, che non è più tollerabile - prosegue la Fiom Cgil Palermo - richiede un intervento urgente e strutturato sulla filiera degli appalti nello stabilimento e più in generale su tutte le lavorazioni, senza escludere alcun elemento e coinvolgendo a monte, e non a valle, le organizzazioni sindacali e i rappresentanti per la sicurezza dei lavoratori".



(Sito) Adnkronos

Focus

Porti, il 25 febbraio sciopero dei lavoratori

A proclamarlo è l'Usb: unica guerra che vogliamo è contro omicidi sul lavoro. Sciopero dei lavoratori portuali sabato prossimo 25 febbraio: a proclamarlo è l'Usb che chiede di rimettere al centro della discussione la salute, la sicurezza, lo stop all'autoproduzione e rilanciare la lotta per il mantenimento dei porti pubblici. "Manifestazioni sono previste nelle città portuali contro tutte le guerre e l'economia di guerra e per rendere i nostri porti liberi dal traffico di armi e di morti a un anno dallo scoppio del conflitto in Ucraina", dice l'Usb. raccomandato per te.



Agenparl

Focus

Immigrazione, Petrucci (Fdl): con nuove regole per i salvataggi in mare il Governo tiene fede alle sue promesse

(AGENPARL) - gio 23 febbraio 2023 Immigrazione, Petrucci (Fdl): con nuove regole per i salvataggi in mare il Governo tiene fede alle sue promesse "Con la conversione in legge, votata oggi dal Senato, delle disposizioni urgenti per la gestione dei flussi migratori, il Governo tiene fede alla promessa fatta ai cittadini. L'Italia non può e non vuole ritrovarsi a subire da sola gli effetti di un fenomeno che, come spesso ripetuto dal Presidente Giorgia Meloni, non riguarda solo il nostro Paese, bensì l'Europa. Attraverso queste disposizioni, che finalmente vanno a regolare la gestione dei soccorsi in mare da parte delle imbarcazioni delle Ong, vogliamo che le nostre acque territoriali rappresentino uno spazio in cui attivare operazioni di soccorso in piena legalità e nel rispetto delle norme. È fin troppo chiaro, e di questo la cronaca ci ha purtroppo dato infiniti spunti, che l'assenza di regole in tema di immigrazione conduce spesso a degenerazioni come lo sfruttamento, la tratta degli esseri umani, le orrende tragedie in mare. L'Italia vuole fare la sua parte nel sistema europeo dell'accoglienza: lo farà con responsabilità, secondo la legge e le convenzioni internazionali, nel rispetto della vita umana e

preservando le capacità ricettive dei nostri porti e delle nostre istituzioni". Lo dichiara la senatrice di Fratelli d'Italia Simona Petrucci. _____ Testo Allegato: Città metropolitana di Milano Vivaio, 1 - 2 0122

Milano Servizio comunicazione istituzionale Tel.: 02 7740.6655, email: tama@milano.it

1 Nasce il hub italiano delle Nature - based Solutions: di Milano sarà partner l'accordo tra l'ente di area vasta e il Consiglio Nazionale delle Ricerche consentirà di istituire un network volto a diffondere e attuare su larga scala soluzioni basate sulla natura

La Città metropolitana di Milano ha raggiunto l'accordo con il Consiglio Nazionale delle Ricerche - Istituto di ricerca sugli ecosistemi terrestri (CNR - IRET) per istituire, entro la prima metà del 2023, il hub italiano delle Nature - based Solutions (NbS), ossia soluzioni basate sulla natura, con l'obiettivo di creare un network di partner pubblici e privati focalizzati sull'attuazione di progetti europei. L'iniziativa si inquadra, infatti, all'interno del progetto Horizon 2020 Network Nature finanziato dall'Unione Europea. Cos'è un hub NbS? Si tratta di una rete di contatti e relazioni che si propone l'obiettivo di mettere in collaborazione una serie di soggetti di carattere pubblico e privato, come enti di ricerca, università, amministrazioni locali, ONG ad impegno ambientale ed imprese che operano nel campo delle NbS, con il comune impegno di creare delle sinergie virtuose che vadano oltre i propri confini geografici e politici. Ogni hub avrà la facoltà di selezionare delle tematiche prioritarie su cui focalizzarsi in relazione alle esigenze ed ai requisiti della regione e dei partner. Tra gli obiettivi, promuovere la collaborazione, mappare e cercare chance di finanziamento.



Agenparl

Focus

amento europee, organizzare eventi e condividere informazioni, casi di studio e progetti. L'impegno della Città metropolitana di Milano pubblici e privati per sensibilizzare sui temi dello sviluppo sostenibile e della tutela ambientale, come dimostra l'approvazione dell'Agenda Metropolitana Urbana per lo sviluppo sostenibile a fine 2022. Non solo: l'ente di area vasta ha preso in considerazione l'utilizzo delle Nature-based Solutions per la pianificazione dell'area all'interno del Piano Territoriale interno del Piano integrato Città metropolitana Città metropolitana di Milano Viva Vivaio, 1 - 20122 Milano Servizio comunicazione istituzionale Tel.: 02 7740.6655, email: tama.milano.it Spugna, finanziato nell'ambito del PNRR, che prevede 90 interventi di Nature-based solution in 32 Comuni (per maggiori informazioni: - Urbani - Integrati/Spugna/). Una partnership importante che va nella direzione già da tempo intrapresa dalla Città" spiega Simone Negri, consigliere delegato all'Ambiente. Con convinzione, infatti, abbiamo intrapreso il percorso di definizione dell'Agenda per lo sviluppo sostenibile, approvata a fine 2022, processi basati sulla natura. L'obiettivo è che tuteliamo l'ambiente e il territorio in cui viviamo. Partecipiamo con entusiasmo a questo hub, pronti a condividere esperienze e attività, con le sinergie che sono indispensabili per la transizione ambientale a cui auspichiamo. Milano, 16 febbraio 2023 Per ulteriori informazioni: Servizio comunicazione Città metropolitana sampa@cittametropolitana.milano.it Valentina Pagani 3491623091.

Agenparl

Focus

TRASPORTI FRIJIA (FDI): "SOSPENSIONE AUMENTO CANONI DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA E CONFERMA MAREBONUS E FERROBONUS PER AIUTARE E RILANCIARE I SETTORI PORTUALE E TRASPORTO MARITTIMO"

(AGENPARL) - gio 23 febbraio 2023 TRASPORTI FRIJIA (FDI):

"SOSPENSIONE AUMENTO CANONI DI CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA E CONFERMA MAREBONUS E FERROBONUS PER AIUTARE E RILANCIARE I SETTORI PORTUALE E TRASPORTO MARITTIMO"

"Con il collega Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera della quale faccio parte, abbiamo portato all'ordine del giorno della Camera nella discussione del decreto Milleproroghe, provvedimenti in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi. Fratelli d'Italia conferma la propria sensibilità e attenzione verso questo settore, nella consapevolezza che i porti siano l'accesso principale dell'import ed export destinato a mercati strategici per il sistema economico italiano, così come sono essenziali per i collegamenti marittimi interni, compresi i collegamenti con le Isole, sostenendo tra l'altro l'eccellenza del turismo crocieristico nazionale." "In particolare abbiamo impegnato il Governo su due ordini del giorno che consideriamo di enorme importanza per la sostenibilità dell'attività portuale e dei trasporti intermodali, particolarmente colpiti dalla crisi economica e finanziaria derivante dagli sviluppi del conflitto bellico russo-ucraino".

"Il primo punto impegna il Governo a sospendere l'adeguamento dei canoni di concessione demaniale marittima per l'anno 2023 e a riconsiderare, a partire dall'anno 2024, criteri e modalità di adeguamento annuale dei canoni di concessione demaniali marittimi prevedendo incrementi pari al 75 per cento dell'indice FOI (prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati determinati dall'ISTAT)." "Con il secondo impegno abbiamo richiesto di prorogare (quindi prevedere anche per l'anno in corso) le misure agevolative Marebonus (incentivo a sostegno del trasporto merci via mare) e Ferrobonus (contributo a sostegno del trasporto merci per via ferroviaria) estese anche per i vettori logistici a minor impatto ambientale. Abbiamo richiesto inoltre l'introduzione di incentivi per gli operatori del settore, che utilizzano il sistema di trasporto multimodale in grado di produrre il minor quantitativo di chilogrammi di CO2 per tonnellata trasportata, nella convinzione che la riduzione del traffico su gomma confermerà e aumenterà l'impegno dell'Italia verso gli obiettivi europei del Green deal". Lo dichiara Maria Grazia Frijia, deputato di Fratelli d'Italia. Testo Allegato: COMUNICATO STAMPA 23 FEBBRAIO 2023"Al servizio del Paese", Fsp Polizia: "Bene farci conoscere con un linguaggio moderno e significativo. Si rende onore alla dedizione dei colleghi" "Il progetto che racconta la Polizia di Stato attraverso una piattaforma digitale è un'idea che troviamo particolarmente riuscita e importante. Il concetto di una Polizia di prossimità è fondamentale per cementare ulteriormente il rapporto di fiducia e di stima che lega i cittadini al Corpo, e questa iniziativa consente ancor di più a tutti di 'entrare' nella quotidianità del nostro lavoro perché, a volte, le immagini raccontano più delle parole. E' il frutto della ricerca di una modalità moderna di



Agenparl

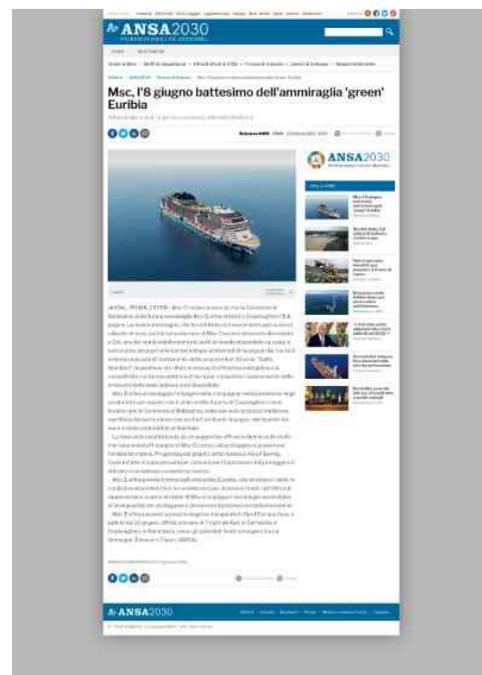
Focus

comunicazione, al passo con i tempi, al passo con i nuovi linguaggi e con i nuovi strumenti di comunicazione. E' l'ennesimo segnale di come la Polizia si evolve e cerca nuovi modi per stare vicino alla gente. L'espressione di un volto, i colori di una situazione fuori controllo, una postura che mostra l'urgenza di una situazione critica, ma anche un sorriso di sollievo dopo un trauma, o lo sguardo di chi sa che deve mettere in gioco tutto se stessi per il bene altrui. Sono solo alcune delle sensazioni che sa trasmettere un'immagine dei momenti tipici del servizio di un poliziotto, così sapientemente selezionati in questo lavoro il cui nome la dice tutta sul suo valore: "Al servizio del Paese". Così Valter Mazzetti, Segretario Generale Fsp Polizia di Stato, a proposito della presentazione, oggi alla Luiss, del progetto 'Al servizio del Paese', storia della Polizia di Stato in 500 scatti: la piattaforma digitale realizzata dalla Polizia di Stato in collaborazione con l'Ansa. L'iniziativa è nata dall'idea dell'Ufficio Comunicazione della Polizia di Stato di digitalizzare il patrimonio fotografico di Polizia Moderna, composto da oltre 50mila scatti, che insieme all'archivio dell'Ansa hanno dato vita ad un progetto digitale sulla storia e sul presente della Polizia di Stato, raccontati con scatti iconici, fotogallery, video, brevi testi e i take dell'Agenzia. "Rivolgiamo il nostro plauso per la sensibilità e l'attenzione dimostrata, per tutti, al Capo della Polizia, Lamberto Giannini, e siamo grati per la realizzazione di questo progetto - conclude Mazzetti - perché testimoniano l'impegno per far conoscere e valorizzare l'impegno, il sacrificio e l'amore profuso dagli operatori di Polizia nello svolgimento del loro lavoro". Agli Organi di informazione con gentile richiesta di diffusione.

Msc, l'8 giugno battesimo dell'ammiraglia 'green' Euribia

(ANSA) - ROMA, 23 FEB - Msc Crociere annuncia che la Cerimonia di Battesimo della futura ammiraglia Msc Euribia si terrà a Copenaghen l'8 di giugno. La nuova ammiraglia, che ha richiesto un investimento pari a circa 1 miliardo di euro, sarà la seconda nave di Msc Crociere ad essere alimentata a Gnl, uno dei combustibili marini più puliti al mondo disponibile su scala, e sarà inoltre dotata di ulteriori tecnologie ambientali all'avanguardia, tra cui il sistema avanzato di trattamento delle acque reflue di bordo "Baltic Standard", la gestione dei rifiuti, le misure di efficienza energetica e la connettività con la rete elettrica di terra per consentire l'azzeramento delle emissioni della nave laddove sarà disponibile. Msc Euribia simboleggia l'impegno della compagnia nella protezione degli oceani ed è per questo che è stato scelto il porto di Copenaghen come location per la Cerimonia di Battesimo, vista non solo la storica tradizione marittima del porto stesso ma anche il profondo impegno nel rispetto del mare e nella sostenibilità ambientale. La nave sarà caratterizzata da un suggestivo affresco dipinto sullo scafo che rappresenta l'impegno di Msc Crociere nel proteggere e preservare l'ambiente marino.

Progettata dal graphic artist tedesco Alex Flaemig, l'opera d'arte è stata pensata per comunicare l'importanza del proteggere il delicato e complesso ecosistema marino. Msc Euribia prende il nome dall'antica dea Eurybia, che sfruttava i venti, le condizioni atmosferiche e le costellazioni per dominare i mari, nell'ottica di rappresentare a pieno la vision di Msc di impiegare tecnologie sostenibili e all'avanguardia per proteggere e preservare il prezioso ecosistema marino. Msc Euribia passerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa dove, a partire dal 10 giugno, offrirà crociere di 7 notti da Kiel, in Germania, e Copenaghen, in Danimarca, verso gli splendidi fiordi norvegesi, tra cui Geiranger, Ålesund e Flaam. (ANSA).



International Chamber of Shipping: la comunità marittima chiede alle Nazioni Unite di evacuare urgentemente i marittimi intrappolati nei porti ucraini

Le più importanti organizzazioni e società marittime del mondo hanno pubblicato una lettera aperta chiedendo al Segretario generale delle Nazioni Unite Antonio Guterres di dare urgentemente priorità all'evacuazione di 331 marittimi e 62 navi che rimangono intrappolati nei porti ucraini. I 34 firmatari, tra cui l' International Chamber of Shipping, NKY Line, l'Unione degli armatori greci, la Danish Shipping e le associazioni di beneficenza dei marittimi, hanno definito la situazione un "rischio inaccettabile per la vita". Nel febbraio 2022, nei porti ucraini del Mar Nero e del Mare d'Azov erano ormeggiate 112 navi con più di 2.000 marittimi. Il testo originale del presente annuncio, redatto nella lingua di partenza, è la versione ufficiale che fa fede. Le traduzioni sono offerte unicamente per comodità del lettore e devono rinviare al testo in lingua originale, che è l'unico giuridicamente valido. Vedi la versione originale su [businesswire.com](http://www.businesswire.com): Katerina Dimitropoulos, Communications Manager, ICS katerina.dimitropoulos@ics-shipping.org Permalink: <http://www.businesswire.com/news/home/20230223005832/it>.



L'8 giugno a Copenaghen il battesimo di Msc Euribia

Milano, 23 feb. (askanews) - MSC Crociere ha annunciato oggi che la cerimonia di battesimo della futura ammiraglia MSC Euribia si terrà a Copenaghen l'8 giugno 2023. La nuova ammiraglia, che ha richiesto un investimento pari a circa 1 miliardo di euro, sarà la seconda nave di MSC Crociere ad essere alimentata a GNL, uno dei combustibili marini più puliti al mondo disponibile su scala, e sarà inoltre dotata di ulteriori tecnologie ambientali all'avanguardia, tra cui il sistema avanzato di trattamento delle acque reflue di bordo "Baltic Standard", la gestione dei rifiuti, le misure di efficienza energetica e la connettività con la rete elettrica di terra per consentire l'azzeramento delle emissioni della nave laddove sarà disponibile.

"MSC Euribia - spiega Msc in una nota - simboleggia l'impegno della compagnia nella protezione degli oceani ed è per questo che è stato scelto il porto di Copenaghen come location per la Cerimonia di Battesimo, vista non solo la storica tradizione marittima del porto stesso ma anche il profondo impegno nel rispetto del mare e nella sostenibilità ambientale". La nave sarà caratterizzata da un suggestivo affresco dipinto sullo scafo che rappresenta

l'impegno di MSC Crociere nel proteggere e preservare l'ambiente marino. Progettata dal graphic artist tedesco Alex Flaemig, l'opera d'arte è stata pensata per comunicare l'importanza del proteggere il delicato e complesso ecosistema marino. MSC Euribia prende il nome dall'antica dea Eurybia, che sfruttava i venti, le condizioni atmosferiche e le costellazioni per dominare i mari, nell'ottica di rappresentare a pieno la vision di MSC di impiegare tecnologie sostenibili e all'avanguardia per proteggere e preservare il prezioso ecosistema marino. MSC Euribia passerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa dove, a partire dal 10 giugno, offrirà crociere di 7 notti da Kiel, in Germania, e Copenaghen, in Danimarca, verso gli splendidi fiordi norvegesi, tra cui Geiranger, Ålesund e Flaam. CONDIVIDI SU:.



La stretta del governo contro le Ong che salvano i naufraghi nel Mediterraneo

Roma, 23 feb. (askanews) - La svolta sulle navi delle Ong che soccorrono i migranti nel Mediterraneo era stata annunciata dalla premier Giorgia Meloni, a novembre, nel mese dello scontro con la Francia sul caso della Ocean Viking. Il decreto era stato poi varato dal Consiglio dei ministri tra Natale e Capodanno, e con una volata finale in Senato è diventato legge con 84 voti a favore e 61 contrari. Il provvedimento che contiene una stretta all'attività delle navi delle Ong, aveva affermato la premier Meloni chiarendone la ratio in uno dei suoi video degli 'appunti di Giorgia' sui social, "ha come obiettivo il rispetto del diritto internazionale, perchè il diritto internazionale sul salvataggio in mare non prevede che ci sia qualcuno che può fare il traghetto nel Mediterraneo o in un altro mare e fare la spola con gli scafisti per trasferire la gente da una nazione all'altra". La presidente del Consiglio aveva stigmatizzato i "salvataggi multipli fino a quando la nave non è piena, perchè quello non vuol dire mettere la gente al sicuro e non vuol dire fare salvataggio fortuito di naufraghi". L'iter parlamentare, cominciato nei primi giorni di gennaio, ha visto la maggioranza compatta. Con un solo inciampo, alla Camera, quando la Lega ha tentato di estendere l'ambito del decreto con un pacchetto di proposte che puntava a modificare il testo unico sull'immigrazione cancellandone punti qualificanti su diritto d'asilo, ricongiungimenti, protezione speciale, respingimenti. Emendamenti tutti dichiarati inammissibili dai presidenti della commissione Affari costituzionali e Trasporti della Camera, Nazario Pagano (Fi) e Salvatore Deidda (Fdi). Con i capigruppo di Fratelli d'Italia nelle due commissioni che tenevano a sottolineare che non c'era alcuna "spaccatura nella maggioranza" ma solo "estraneità di materia". Dopo la battuta d'arresto, l'esame è proseguito senza ulteriori incidenti per la tenuta dell'esecutivo. Poche le proposte di modifica presentate dai gruppi di maggioranza peraltro rapidamente ritirate. Approvate solo alcune modifiche dei relatori per rendere più cogente la stretta sui requisiti per le navi. In commissione e poi in Aula, prima alla Camera e quindi al Senato, ci sono stati invece momenti di tensione tra esponenti di maggioranza e opposizione. I primi, per bocca del sottosegretario agli Interni Nicola Molteni che ha ribadito la volontà di impedire che le navi delle Ong possano avere il ruolo di "pull-factor" per i trafficanti e anzi rimarcando che il centrodestra si è "limitato" a tradurre in legge le "intuizioni" dell'ex ministro dell'Interno Marco Minniti (Pd). I secondi hanno parlato di provvedimento "spietato", contrario alla Costituzione, al diritto comunitario e internazionale, e riportato nella discussione parlamentare la richiesta di bloccare il decreto avanzata dalla commissaria per i diritti umani del Consiglio d'Europa, Dunja Mijatovic e dell'Alto commissario delle Nazioni Unite per i diritti umani, Volker Türk. Posizioni che il sottosegretario Molteni ha liquidato come "sgrammaticature". Alla



AskaneWS

Focus

Camera il testo è stato licenziato con il voto di fiducia. In Senato l'iter è volato, tra le proteste di Pd, M5S, Az-Iv e Avs. Il decreto è stato esaminato dalla commissione Affari costituzionali per poche ore ed è arrivato in Aula senza mandato al relatore ma poi approvato senza fiducia (bocciati circa 150 emendamenti al decreto di soli tre articoli). Dopo i "taxi del mare" (copyright 2017 di Luigi di Maio), a scatenare l'ennesima polemica è stata la frase pronunciata dalla senatrice Marta Farolfi (Fdi), durante il dibattito a Palazzo Madama: "Naufrago ha un significato ben preciso: è il superstite di un naufragio, quindi da trarre in salvo e non da portare a fare una minicrociera nel Mediterraneo". "Ma la destra - ha ribattuto Graziano Delrio (Pd) - li vede i migranti quando scendono dalle navi delle Ong? Hanno le facce di chi fa crociere? No, hanno le facce di chi scappa da guerre" e "noi, purtroppo, siamo qui a discutere di un provvedimento che è solo una bandierina nelle mani della destra". Sul tema dei migranti, intanto, in commissione Affari costituzionali della Camera, si aprirà presto un nuovo capitolo. "Nella settimana del 6 marzo - ha annunciato il deputato del Carroccio Igor Lezzi - torneremo a lavorare sui permessi di soggiorno per motivi umanitari, sulla disciplina dei casi speciali di permessi di soggiorno temporaneo per esigenze di carattere umanitario e sui divieti di espulsione e respingimento". Cos/Int2 CONDIVIDI SU:.

Il Nautilus

Focus

IL GRUPPO GRIMALDI RISPONDE ALL'ENNESIMA STRAVAGANZA DI MOBY-CIN

Napoli - Con grande stupore ed incredulità, il Gruppo Grimaldi apprende che le società Moby e CIN, per voce dei rispettivi amministratori delegati, avrebbero intenzione di citarlo per circa Euro 500 milioni, alludendo ad "atti che possano ritardare e/o impedire la corretta esecuzione dei concordati preventivi omologati di Moby e di CIN". È molto singolare che degli armatori condannati in primo, secondo e terzo grado dal Tribunale di Milano per concorrenza sleale, avendo tra vari atti criminosi, abusato della propria posizione dominante sui traffici marittimi tra Italia Continentale e Sardegna, e che sono attualmente indagati dalla Magistratura per condotte penalmente rilevanti, possano minacciare un creditore il quale diligentemente cerca di recuperare parte dei propri crediti e tutelare gli interessi dei propri azionisti. È sconcertante che degli armatori che si ostinano ancora a non pagare allo Stato Italiano buona parte del prezzo per l'acquisto della Tirrenia ed i cui avvocati hanno pretestuosamente rallentato per anni l'iter giudiziale nella suddetta controversia con il Gruppo Grimaldi, continuino ad usare metodi minacciosi nei confronti di un creditore. Pare evidente che la strategia dei vertici di Moby e CIN sia quella di sottrarre asset attraverso la creazione di nuove società, a danno dei vari creditori, tra cui anche il Gruppo Grimaldi. Si renderebbe così impossibile il risarcimento al gruppo napoletano, non solo per danni subiti dalle proprie navi durante il noleggio a Moby-CIN, ma soprattutto per quelli provocati a seguito dell'accertata concorrenza sleale e dell'abuso di posizione dominante che hanno contraddistinto l'operato di Moby-CIN sui traffici da e per la Sardegna. È paradossale che l'accertato colpevole dei delitti di concorrenza sleale ed abuso di posizione dominante, minacci ed accusi la vittima dello stesso reato per il quale è stato condannato dalla giustizia italiana. Siamo davanti all'ennesima stravaganza di Moby-Cin.



Il Nautilus

Focus

IL GRUPPO GRIMALDI ALLA FIERA LETEXPO DI VERONA

Dall'8 all'11 marzo presso il polo fieristico Veronafiere: Napoli - Anche quest'anno il Gruppo Grimaldi parteciperà a LETExpo - Logistics Eco Transport Trade Show, la fiera dedicata alla logistica sostenibile, ai trasporti e ai servizi alle imprese che si terrà dall'8 all'11 marzo presso il polo fieristico Veronafiere di Verona. Durante l'evento, ai visitatori ed operatori della logistica sarà presentata la fitta rete di collegamenti marittimi per il trasporto di merci rotabili e passeggeri offerta con i marchi Grimaldi Lines, Finnlines, Minoan Lines e Tramed GLE, nel bacino del Mediterraneo e nei Mari Baltico e del Nord. Particolare risalto sarà dato alle numerose novità relative ai servizi offerti dalle varie società del Gruppo Grimaldi alla propria clientela. Servizi sempre più efficienti ed ecosostenibili, grazie all'impegno e agli ingenti investimenti del Gruppo per la riduzione dell'impatto ambientale delle proprie attività. L'attenzione del Gruppo per l'ambiente è perfettamente in linea con la mission di LETExpo, che anche in questa sua seconda edizione metterà al centro il mondo dei trasporti e della logistica, promuovendo una transizione verso una mobilità e un'economia più sostenibili. Presso lo spazio espositivo localizzato al Padiglione 5 - Stand E4 saranno presenti referenti del Gruppo Grimaldi e delle società controllate Finnlines, Minoan Lines e Tramed GLE. Inoltre, al Padiglione 2, sarà presente uno stand "Grimaldi Recruiting" per la selezione di personale di bordo. Il Gruppo ricerca, infatti, circa 600 figure per diverse mansioni di bordo in tutte le sezioni - hotel, macchina, e coperta - che entreranno a far parte di equipaggi altamente qualificati impiegati su navi moderne dedicate al trasporto di passeggeri e merci. È possibile consultare il programma dell'evento e scaricare il biglietto d'ingresso gratuito alla fiera al seguente link:.



Informare

Focus

Accentuata la diminuzione (-30,4%) dei carichi da e per l'Italia

Nel 2022 il traffico delle merci movimentato dai porti del Montenegro ha registrato un forte incremento, con un volume complessivo che è continuato a crescere anche rispetto ai livelli precedenti la pandemia di Covid-19. Trend positivo che non risulta tale, invece, relativamente ai soli scambi marittimi con l'Italia che sono ulteriormente diminuiti. Lo scorso anno il traffico totale negli scali portuali montenegrini è stato di 2,93 milioni di tonnellate di carichi, con aumenti rispettivamente del +57,6%, +43,3% e +42,8% sul 2021, 2020 e sull'anno pre-pandemia del 2019. Le sole merci all'esportazione sono ammontate a 1,83 milioni di tonnellate (+87,2%, +59,3% e +76,6%) e quelle all'importazione a 1,10 milioni di tonnellate (+24,8%, +22,9% e +8,4%). Nel 2022 il solo traffico da e per l'Italia è stato di 205mila tonnellate (-30,4%, -44,6% e -41,8%), di cui 80mila tonnellate in esportazione dai porti montenegrini (-30,3%, -30,5% e -39,9%) e 125mila tonnellate in importazione (-30,5%, -51,0% e -42,9%). Nel solo quarto trimestre dello scorso anno i porti del Montenegro hanno movimentato globalmente 773mila tonnellate di merci, con rialzi del +24,5%, +39,3% e +49,5% sui corrispondenti periodi del 2021, 2020 e 2019, di cui 517mila tonnellate di carichi all'esportazione (+31,7%, +45,3% e +97,6%) e 256mila tonnellate all'importazione (+12,1%, +28,5% e +0,3%). Il solo traffico con l'Italia si è attestato complessivamente a 54mila tonnellate (+11,2%, -57,8% e -22,5%), di cui 18mila tonnellate verso i porti italiani (-25,4%, -65,7% e +48,2%) e 36mila tonnellate giunte dagli scali portuali italiani (+47,8%, -52,3% e -37,6%).



Informatore Navale

Focus

BATTESIMO A COPENAGHEN PER MSC EURIBIA NUOVA AMMIRAGLIA «GREEN» E VENTIDUESIMA NAVE DI MSC CROCIERE

MSC Euribia sarà la seconda nave della Compagnia alimentata a GNL e sarà dotata delle più avanzate tecnologie ambientali. Il suggestivo affresco dipinto sullo scafo rappresenta l'impegno di MSC Crociere nel proteggere e preservare l'ambiente marino. Ginevra, 23 febbraio 2023 - MSC Crociere annuncia oggi che la Cerimonia di Battesimo della futura ammiraglia MSC Euribia si terrà a Copenaghen l'8 di giugno. La nuova ammiraglia, che ha richiesto un investimento pari a circa 1 miliardo di euro, sarà la seconda nave di MSC Crociere ad essere alimentata a GNL, uno dei combustibili marini più puliti al mondo disponibile su scala, e sarà inoltre dotata di ulteriori tecnologie ambientali all'avanguardia, tra cui il sistema avanzato di trattamento delle acque reflue di bordo "Baltic Standard", la gestione dei rifiuti, le misure di efficienza energetica e la connettività con la rete elettrica di terra per consentire l'azzeramento delle emissioni della nave laddove sarà disponibile. MSC Euribia simboleggia l'impegno della compagnia nella protezione degli oceani ed è per questo che è stato scelto il porto di Copenaghen come location per la Cerimonia di Battesimo, vista non solo la storica tradizione marittima del porto stesso ma anche il profondo impegno nel rispetto del mare e nella sostenibilità ambientale. La nave sarà caratterizzata da un suggestivo affresco dipinto sullo scafo che rappresenta l'impegno di MSC Crociere nel proteggere e preservare l'ambiente marino. Progettata dal graphic artist tedesco Alex Flaemig, l'opera d'arte è stata pensata per comunicare l'importanza del proteggere il delicato e complesso ecosistema marino. MSC Euribia prende il nome dall'antica dea Eurybia, che sfruttava i venti, le condizioni atmosferiche e le costellazioni per dominare i mari, nell'ottica di rappresentare a pieno la vision di MSC di impiegare tecnologie sostenibili e all'avanguardia per proteggere e preservare il prezioso ecosistema marino. MSC Euribia passerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa dove, a partire dal 10 giugno, offrirà crociere di 7 notti da Kiel, in Germania, e Copenaghen, in Danimarca, verso gli splendidi fiordi norvegesi, tra cui Geiranger, Ålesund e Flaam. MSC Euribia, all'avanguardia dal punto di vista ambientale MSC Euribia rappresenta un altro passo avanti per MSC Crociere nella sostanziale riduzione delle emissioni di gas serra. Il GNL svolge un ruolo chiave nel percorso della lotta al cambiamento climatico, poiché riduce le emissioni di CO2 fino al 25% rispetto agli altri carburanti standard, eliminando allo stesso tempo anche altre emissioni atmosferiche. Quando saranno disponibili carburanti bio e sintetici, le emissioni di MSC Euribia saranno ulteriormente ridotte. Il GNL è fondamentale per lo sviluppo di soluzioni a basse emissioni di anidride carbonica per il trasporto marittimo, in quanto le tecnologie emergenti, come le celle a combustibile, possono essere utilizzate con il GNL fino a quando il GNL biologico a zero emissioni o l'idrogeno verde non saranno disponibili su larga scala. MSC Euribia utilizzerà un



Informatore Navale

Focus

sistema avanzato di trattamento delle acque reflue, un sistema di gestione del rumore irradiato sott'acqua per ridurre al minimo gli effetti delle vibrazioni nell'ecosistema marino e molteplici dotazioni per l'efficienza energetica che contribuiscono a ridurre e ottimizzare l'uso dei motori. Un'esperienza di bordo ricca e variegata. Gli ospiti potranno vivere esperienze uniche grazie alla gamma di servizi e all'emozionante intrattenimento a bordo della nave. Alcuni punti salienti: A bordo, i visitatori avranno l'opportunità di esplorare il cuore pulsante della nave, l'iconica Promenade in stile mediterraneo con la sua cupola a LED mozzafiato, un'ampia gamma di negozi, deliziosi ristoranti tematici e tante opzioni di intrattenimento da scoprire. Gli ospiti possono scegliere tra 10 eleganti punti di ristoro, oltre ai 21 bar e lounge della nave capaci di soddisfare le esigenze di tutti. Il teatro da 954 posti, offre ogni sera un alto intrattenimento dal vivo di livello internazionale. 5 piscine mozzafiato, oltre all' AquaPark a tema corallino, considerato uno dei parchi acquatici più grandi ed elaborati in mare. L' MSC Foundation Centre a bordo della nave consentirà ai bambini di partecipare a giochi educativi per sensibilizzarli sul significato dell'ambiente, oltre a dare agli adulti la possibilità di conoscere meglio i progetti e le cause della MSC Foundation.

Informatore Navale

Focus

IL GRUPPO GRIMALDI ALLA FIERA LETEXPO DI VERONA

Dall'8 all'11 marzo presso il polo fieristico Veronafiere: Padiglione 5 - Grimaldi Lines, Finnlines, Minoan Lines e Trasmed GLE Padiglione 2 - "Grimaldi Recruiting" per la selezione di personale di bordo Napoli, 23 febbraio 2022 - Anche quest'anno il Gruppo Grimaldi parteciperà a LETExpo - Logistics Eco Transport Trade Show, la fiera dedicata alla logistica sostenibile, ai trasporti e ai servizi alle imprese che si terrà dall'8 all'11 marzo presso il polo fieristico Veronafiere di Verona. Durante l'evento, ai visitatori ed operatori della logistica sarà presentata la fitta rete di collegamenti marittimi per il trasporto di merci rotabili e passeggeri offerta con i marchi Grimaldi Lines, Finnlines, Minoan Lines e Trasmed GLE, nel bacino del Mediterraneo e nei Mari Baltico e del Nord. Particolare risalto sarà dato alle numerose novità relative ai servizi offerti dalle varie società del Gruppo Grimaldi alla propria clientela. Servizi sempre più efficienti ed ecosostenibili, grazie all'impegno e agli ingenti investimenti del Gruppo per la riduzione dell'impatto ambientale delle proprie attività. L'attenzione del Gruppo per l'ambiente è perfettamente in linea con la mission di LETExpo, che anche in questa sua seconda edizione metterà al centro il mondo dei trasporti e della logistica, promuovendo una transizione verso una mobilità e un'economia più sostenibili. Presso lo spazio espositivo localizzato al Padiglione 5 - Stand E4 saranno presenti referenti del Gruppo Grimaldi e delle società controllate Finnlines, Minoan Lines e Trasmed GLE. Inoltre, al Padiglione 2, sarà presente uno stand " Grimaldi Recruiting" per la selezione di personale di bordo. Il Gruppo ricerca, infatti, circa 600 figure per diverse mansioni di bordo in tutte le sezioni - hotel, macchina, e coperta - che entreranno a far parte di equipaggi altamente qualificati impiegati su navi moderne dedicate al trasporto di passeggeri e merci. È possibile consultare il programma dell'evento e scaricare il biglietto d'ingresso gratuito alla fiera al seguente link: www.letexpo.it.



Informazioni Marittime

Focus

Battesimo a Copenaghen per "MSC Euribia"

Dotata delle più avanzate tecnologie ambientali, sarà la seconda nave della compagnia alimentata a Gnl. La nuova ammiraglia "MSC Euribia", alimentata a Gnl. Si terrà a Copenaghen l'8 giugno la cerimonia di battesimo della futura ammiraglia MSC Euribia. Lo annuncia MSC Crociere, ricordando che la nave ha richiesto un investimento pari a circa un miliardo di euro. Sarà la seconda unità di MSC Crociere ad essere alimentata a Gnl, uno dei combustibili marini più puliti al mondo disponibile su scala, e sarà inoltre dotata di ulteriori tecnologie ambientali all'avanguardia, tra cui il sistema avanzato di trattamento delle acque reflue di bordo "Baltic Standard", la gestione dei rifiuti, le misure di efficienza energetica e la connettività con la rete elettrica di terra per consentire l'azzeramento delle emissioni della nave laddove sarà disponibile. MSC Euribia simboleggia l'impegno della compagnia nella protezione degli oceani ed è per questo che è stato scelto il porto di Copenaghen come location per la cerimonia di battesimo, vista non solo la storica tradizione marittima del porto stesso ma anche il profondo impegno nel rispetto del mare e nella sostenibilità ambientale. La nave sarà caratterizzata da un suggestivo affresco dipinto sullo scafo che rappresenta l'impegno di MSC Crociere nel proteggere e preservare l'ambiente marino. Progettata dal graphic artist tedesco Alex Flaemig, l'opera d'arte è stata pensata per comunicare l'importanza del proteggere il delicato e complesso ecosistema marino. MSC Euribia prende il nome dall'antica dea Eurybia, che sfruttava i venti, le condizioni atmosferiche e le costellazioni per dominare i mari, nell'ottica di rappresentare a pieno la vision di MSC di impiegare tecnologie sostenibili e all'avanguardia per proteggere e preservare il prezioso ecosistema marino. MSC Euribia passerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa dove, a partire dal 10 giugno, offrirà crociere di 7 notti da Kiel, in Germania, e Copenaghen, in Danimarca, verso gli splendidi fiordi norvegesi, tra cui Geiranger, Ålesund e Flaam. Condividi.



Un Piano per il mare: l'annuncio di Musumeci

ROMA Entro Luglio l'Italia avrà il suo Piano del mare. Lo annuncia il ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, in audizione in commissione Trasporti della Camera sulle linee programmatiche in materia di politiche del mare per i profili di competenza della commissione. Una politica marittima in Italia è stata trascurata per lungo tempo. L'assenza di una strategia marittima appare sorprendente in un Paese che con 8mila chilometri di coste ha una chiara vocazione marittima. In virtù di queste considerazioni, il Governo con la delega attribuitami, si è posto come obiettivo per il prossimo futuro quello di elaborare un indirizzo strategico, una politica integrata per una visione d'insieme, da promuovere con il Piano del mare affidato alla Conferenza interministeriale, redatto entro Luglio è quanto ha detto Musumeci. Secondo il ministro entro Maggio 2024 una relazione dovrà esplicitare il fatturato e l'applicazione di quanto previsto dal Piano stesso. Questo strumento -ha spiegato Musumeci- serve ad evidenziare le criticità che emergono dal coordinamento tra le varie filiere e a proporre le possibili soluzioni. Abbiamo immaginato che la cabina di regia unica attuata, attraverso il Cipom (Comitato interministeriale per le politiche del mare), avrà il compito di sintetizzare le questioni che emergeranno e definire il quadro strategico e coordinato.



Battesimo a Copenaghen per Msc Euribia

Ginevra, 23 febbraio 2023 - MSC Crociere annuncia oggi che la Cerimonia di Battesimo della futura ammiraglia MSC Euribia si terrà a Copenaghen l'8 di giugno. La nuova ammiraglia, che ha richiesto un investimento pari a circa 1 miliardo di euro, sarà la seconda nave di MSC Crociere ad essere alimentata a GNL, uno dei combustibili marini più puliti al mondo disponibile su scala, e sarà inoltre dotata di ulteriori tecnologie ambientali all'avanguardia, tra cui il sistema avanzato di trattamento delle acque reflue di bordo "Baltic Standard", la gestione dei rifiuti, le misure di efficienza energetica e la connettività con la rete elettrica di terra per consentire l'azzeramento delle emissioni della nave laddove sarà disponibile. MSC Euribia simboleggia l'impegno della compagnia nella protezione degli oceani ed è per questo che è stato scelto il porto di Copenaghen come location per la Cerimonia di Battesimo, vista non solo la storica tradizione marittima del porto stesso ma anche il profondo impegno nel rispetto del mare e nella sostenibilità ambientale. La nave sarà caratterizzata da un suggestivo affresco dipinto sullo scafo che rappresenta l'impegno di MSC Crociere nel proteggere e preservare l'ambiente marino.

Progettata dal graphic artist tedesco Alex Flaemig, l'opera d'arte è stata pensata per comunicare l'importanza del proteggere il delicato e complesso ecosistema marino. MSC Euribia prende il nome dall'antica dea Eurybia, che sfruttava i venti, le condizioni atmosferiche e le costellazioni per dominare i mari, nell'ottica di rappresentare a pieno la vision di MSC di impiegare tecnologie sostenibili e all'avanguardia per proteggere e preservare il prezioso ecosistema marino. MSC Euribia passerà la propria stagione inaugurale in Nord Europa dove, a partire dal 10 giugno, offrirà crociere di 7 notti da Kiel, in Germania , e Copenaghen, in Danimarca , verso gli splendidi fiordi norvegesi, tra cui Geiranger Ålesund e Flaam.



Shipping Italy

Focus

Msc Aurelia non sarà l'unica nave noleggiata dalla Turchia come hotel galleggiante

Il traghetto Msc Aurelia salpato dal porto di Napoli lo scorso 15 febbraio è arrivato nel porto di Iskenderun dove ha iniziato a sbarcare gli aiuti umanitari imbarcati in Italia e imbarcato invece i cittadini turchi rimasto senza un tetto sotto il quale vivere a causa del terremoto nella zona di Hatay. Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture turco ha reso noto di aver firmato un contratto per l'utilizzo dello spazio in cabina a bordo del traghetto Msc Aurelia precisando che almeno un altro ro-ro è stato già noleggiato da un altro ministero. nei prossimi giorni potrebbero esserci altre navi richieste per ospitare le popolazioni riamste vittime dell'emergenza. Msc è stato fra i primi gruppi dello shipping ad attivarsi per prestare assistenza e mandare aiuti, anche per la stretta vicinanza al paese di cui è originaria Ela Soyuer, moglie di Diego Aponte e figlia del presidente della società terminalistica Asyaport che opera il primo terminal container di transhipment nato in Turchia nel 2014 a Barbaros / Tekirda proprio in joint venture con Til, il braccio terminalistico di Msc. Le stime parlano di circa 350 mila appartamenti e case in tutta la Turchia meridionale distrutti dal disastro e almeno un milione di persone che attualmente sta vivendo in alloggi temporanei, comprese le tende. Circa 80 mila residenti sono rimasti feriti e sono stati ricoverati in ospedale mentre le vittime confermato risultano circa 47 mila. L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha descritto le due scosse di magnitudo 7,6 come "il peggior disastro naturale nella regione da un secolo a questa parte". Lunedì, un paio di scosse di assestamento di minore entità (magnitudo 6,4 e 5,8) hanno ucciso altre persone. L'industria marittima della regione ha subito un'interruzione isolata, limitata in gran parte al porto di Iskenderun. Il terminal container del porto ha subito un grave incendio in un'area di stoccaggio dei container dopo il terremoto, che ha richiesto giorni per essere estinto. Il porto è già stato ripaerto per le operazioni di soccorso, con il supporto dell'intero settore marittimo turco, ma si prevede che ci vorranno tre mesi prima che possa ripristinare completamente il servizio commerciale.



Shipping Italy

Focus

Survey Srm - Contship fra 400 imprese del Nord Italia: il 58% si affida a spedizionieri

Milano - Contship e Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) hanno presentato a Milano, in occasione del convegno Shipping Forwarding & Logistics meet Industry, la 5a edizione della Survey "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", con lo scopo di portare elementi di analisi di rilievo per accrescere la competitività della logistica italiana. L'indagine ha interessato 400 aziende manifatturiere che esportano e/o importano via mare utilizzando container localizzate in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto, tre regioni che rappresentano circa il 40% del Pil e il 53% del commercio estero italiano e un'importante quota del proprio commercio avviene via mare (il 31% per la Lombardia, il 38% per il Veneto e il 39% per l'Emilia Romagna). Il 61% delle imprese intervistate ritiene la digitalizzazione fondamentale per la propria supply chain e tale percentuale arriva a coprire quasi tutto il campione (98%) se aggiungiamo quelle che ritengono sia mediamente importante. A motivare principalmente le imprese a investire in digitalizzazione sono "la possibilità di migliorare l'efficienza e presidiare tutte le fasi dei processi" (opzione scelta dal 56% delle imprese) e "la qualità dei propri servizi" (55%). Passando alle criticità che devono affrontare i servizi digitali, il 31% delle imprese chiede un servizio fruibile per sé e i propri clienti e il 30% la possibilità di abbassare i costi di trasporto. La guerra Russia-Ucraina ha avuto un impatto sulle nostre supply chain. Il 42% è la percentuale di imprese intervistate dichiara di aver avuto criticità nella catena logistica a causa della guerra tra Russia e Ucraina: in tutte le fasi della supply chain (26%), solo in import (11%) e solo in export (5%). La maggior parte delle imprese che ha riscontrato problematiche ha affermato di essere stata impreparata ad affrontarle e il 42% dichiara di non aver ancora trovato una soluzione adatta. Il 21% delle imprese si sta adoperando a trovare una copertura assicurativa, il 19% si sta indirizzando verso operatori logistici strutturati ad affrontare il problema e il 16% sta optando per una diversificazione delle materie prime in import e dei prodotti in export. Il reshoring è invece risultato un fenomeno da monitorare: in base allo studio, l'11% delle imprese con sedi all'estero ha già pianificato o ha intenzione di riavvicinare parte o tutta la produzione delocalizzata. Il 38% di queste intende ottenere una maggiore autonomia produttiva a vantaggio della resilienza. Il 37% vuole migliorare la qualità dei prodotti così da poter aggredire le fasce alte di mercato. Il 25% intende conseguire un considerevole efficientamento produttivo. La sostenibilità sta diventando parte integrante nella strategia delle imprese. L'81% delle imprese intervistate (in forte crescita rispetto al 35% del 2021) include la sostenibilità all'interno della propria governance (con picchi di oltre il 90% in Lombardia ed Emilia Romagna), e il 57% lo fa da addirittura da quando è nata l'impresa. Il 70% delle imprese (era il 54% nel 2021) dichiara che i propri clienti attribuiscono un



Shipping Italy

Focus

valore alto o molto alto alla sostenibilità ambientale (66% per la Lombardia, 69% per il Veneto e 76% per l'Emilia Romagna) e il dato cresce all'87% nella prospettiva dei prossimi due anni. A proposito invece dei corridoi logistici portuali, considerando la tratta azienda-porto il trasporto intermodale resta poco utilizzato nelle regioni oggetto di analisi. In export, solo il 2% delle imprese utilizza la modalità strada-ferro (13% è il dato della media 2019-2022) mentre 5% è il dato per l'import (16% la media 2019-2022). Per quanto riguarda i porti in export, Genova resta il porto più utilizzato (è tra le prime due preferenze per il 78% delle imprese); prendendo in esame la media 2019-2022, Genova resta primo (78%), seguito da Venezia (26%) e da La Spezia (16%). In import, lo scalo del capoluogo ligure è l'opzione scelta dal 66% delle imprese. Se consideriamo la media 2019-2022, Genova resta primo (74%), seguito da Venezia (20%), Ravenna (18%) e da La Spezia (12%). Per quanto riguarda i mercati di destinazione del nostro export via mare, il 40% delle aziende predilige mercati europei (Spagna e Regno Unito in testa); il 37% esporta in Asia (in modo particolare in Turchia e in Cina); il 32% delle imprese esporta in Nord America (23% negli Stati Uniti). Per i mercati di origine dell'import via mare, infine, il 66% delle imprese ha indicato un mercato asiatico tra le prime due preferenze (Cina e India le prime due opzioni); il 16% opta per l'Europa (Spagna e Regno Unito in primis). Segue infine il Nord America, scelto dal 14% delle imprese (Stati Uniti in particolare). Guardano infine alla gestione logistica cresce il numero di imprese che affida la logistica in outsourcing. Nelle operazioni di export è aumentato, passando dal 66% del 2022 al 77%; discorso simile vale nelle operazioni di import, con l'82% delle imprese che affida in outsourcing la logistica (dal 66% del 2022). Le imprese optano per lo spedizioniere nella logistica conto terzi: dalla survey emerge infatti che il 58% delle imprese utilizza prevalentemente le case di spedizione, il 20% le compagnie marittime, il 10% autotrasportatori di fiducia e l'8% si rivolge ad aziende di trasporto multimodale.

Da Explora Journeys all'esordio di Four Seasons: tutti pazzi per le crociere extra-lusso

A luglio debutterà la loro prima nave, Explora I, attualmente in fase di ultimazione presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone. Sarà un'unità che disporrà solo di suite a disposizione di solo 1.000 fortunati ospiti con un eccezionale rapporto passeggeri/equipaggio. Se il mercato delle crociere di massa sta ancora scontando gli effetti della pandemia, lo stesso non si può dire per le crociere di lusso. Infatti la loro crescita è tornata inarrestabile e le navi da cinque stelle ed oltre vantano ottime percentuali di riempimento. Si tratta di un mercato dove c'è grande fermento e le nuove navi che stanno entrando in servizio, figlie delle commesse pre-Covid, probabilmente saranno seguite da nuovi ordinativi. Se il destino della grande nave ad oggi pare ancora incerto, lo stesso non si può dire per quelle piccole che non sono alla portata di tutti. Cosa offrono di più? Destinazioni uniche precluse alle grandi navi, cucina eccellente, intrattenimento non invasivo, escursioni molto ricercate e l'all inclusive a bordo. Questi sono i viaggi di classe che ripercorrono le crociere di un tempo dove tutto era sinonimo di qualità, con i grandi numeri invece questa esclusività si è persa per la massificazione: ma ci sono ancora moltissimi che spendendo cifre non alla portata di tutti e si regalano un viaggio esclusivo. La nascita del nuovo brand del gruppo Msc, Explora Journeys, segue questa filosofia. Il gruppo di Aponte, forte dell'esperienza dello Msc Yacht Club (la cosiddetta nave nella nave che ricordava la prima classe dei vecchi transatlantici) ha deciso di investire su navi medio-piccole dedicate solamente ad un turismo elitario. A luglio debutterà la loro prima nave, Explora I, attualmente in fase di ultimazione presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone. Sarà un'unità che disporrà solo di suite a disposizione di solo 1.000 fortunati ospiti con un eccezionale rapporto passeggeri/equipaggio. Altre tre navi la seguiranno, più ulteriori due opzionate dopo la pandemia: il che fa capire quanto la famiglia Aponte creda anche in questo particolare segmento del mercato crocieristico. Fino ad oggi sul nostro mercato l'unico marchio conosciuto era la monegasca Silversea Cruises che ora si dovrà guardare da questo agguerrito concorrente. Anche questa flotta sta però crescendo velocemente dopo tre navi realizzate negli ultimi anni da Fincantieri. Nei prossimi mesi debutteranno prima Silver Nova e poi la sorella Silver Ray. Si tratta delle prime navi ibride della flotta, le prime sopra le 50.000 tonnellate di stazza lorda e le prime concepite con un innovativo design asimmetrico. Il prototipo (in costruzione da parte di Meyer Werft) debutterà il prossimo agosto e siamo sicuri che alzerà ulteriormente l'asticella della sfida. D'altronde la crescita di Silversea è stata vertiginosa sia con le navi oceaniche tradizionali che con quelle di spedizione: tutto questo grazie all'ingresso nel Royal Caribbean Group. Infatti ognuno dei tre grandi gruppi crocieristici americani ha voluto dotarsi di un marchio di lusso nel proprio portfolio.



The Medi Telegraph

Focus

Carnival Corporation & Plc. ha Seabourn Cruise Line, che è forse quello che fatica di più in questo momento se comparato ai competitors. Negli ultimi mesi erano circolate voci su una sua possibile vendita che per il momento non si è concretizzata, ma nel frattempo il piano di aggiornamento della flotta si è fermato a solo due navi di spedizione, l'ultima in fase di completamento presso.