



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
lunedì, 27 febbraio 2023



Prime Pagine

27/02/2023	Affari & Finanza Prima pagina del 27/02/2023	5
27/02/2023	Corriere della Sera Prima pagina del 27/02/2023	6
27/02/2023	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 27/02/2023	7
27/02/2023	Il Foglio Prima pagina del 27/02/2023	8
27/02/2023	Il Giornale Prima pagina del 27/02/2023	9
27/02/2023	Il Giorno Prima pagina del 27/02/2023	10
27/02/2023	Il Mattino Prima pagina del 27/02/2023	11
27/02/2023	Il Messaggero Prima pagina del 27/02/2023	12
27/02/2023	Il Resto del Carlino Prima pagina del 27/02/2023	13
27/02/2023	Il Secolo XIX Prima pagina del 27/02/2023	14
27/02/2023	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 27/02/2023	15
27/02/2023	Il Tempo Prima pagina del 27/02/2023	16
27/02/2023	Italia Oggi Sette Prima pagina del 27/02/2023	17
27/02/2023	La Nazione Prima pagina del 27/02/2023	18
27/02/2023	La Repubblica Prima pagina del 27/02/2023	19
27/02/2023	La Stampa Prima pagina del 27/02/2023	20
27/02/2023	L'Economia del Corriere della Sera Prima pagina del 27/02/2023	21

Trieste

26/02/2023	Agenparl IL SIGILLO TRECENTESCO DI TRIESTE ALL'AMMIRAGLIO VINCENZO VITALE, GIÀ DIRETTORE MARITTIMO E COMANDANTE DEL PORTO DI TRIESTE: DOMANI, LUNEDÌ 27 FEBBRAIO, ALLE ORE 12.00, NEL SALOTTO AZZURRO DEL MUNICIPIO	22
------------	---	----

Venezia

26/02/2023	Informazioni Marittime	23
Marghera, il piano di emergenza ora include gli ormeggi crocieristici		
26/02/2023	Venezia Today	24
Raffiche di vento forte, nave Olympic Champion finisce contro le briccole		

Ravenna

26/02/2023	Piu Notizie	25
Allerta meteo oggi a Ravenna: divieto di accesso a dighe foranee e moli guardiani		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

26/02/2023	Ship Mag	26
Il vice ministro Rixi in visita all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/02/2023	Agenparl	27
AdSP MTCS: 2022 positivo per il traffico merci e passeggeri dei Porti di Roma e del Lazio		
26/02/2023	CivOnline	30
Musolino: "In due anni 300 milioni di investimenti"		
26/02/2023	Il Nautilus	31
Vela Olimpica, al Porto di Roma il primo raduno giovanile del doppio acrobatico 49er		
26/02/2023	Ship Mag	32
Porti di Roma, traffico merci in crescita dell'11,8% nel 2022		

Cagliari

26/02/2023	Sardegna Reporter	33
Operazioni di Guardia Costiera di Cagliari contro la pesca abusiva ed illegale		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

26/02/2023	giornaledisicilia.it	34
Isole Eolie, torna il maltempo: collegamenti di nuovo a rischio		

26/02/2023	Stretto Web	35
<u>Ponte sullo Stretto troppo basso per il transito delle navi? Assolutamente no</u>		

Focus

26/02/2023	Il Nautilus	36
<u>L'UE e i piani per l'espansione dell'EU ETS nel trasporto marittimo nel 2024</u>		
26/02/2023	Il Nautilus	38
<u>Articolo 18 legge 84/94 nuovo regolamento sul rilascio di concessioni di aree e banchine</u>		
26/02/2023	Ship Mag	43
<u>Grimaldi, prua sulla sostenibilità. "Così anticipiamo i tempi verso le emissioni zero"</u>		
26/02/2023	Ship Mag	45
<u>Urso: "Economia del mare fondamentale per lo sviluppo del nostro paese"</u>		
26/02/2023	Shipping Italy	47
<u>Salvini: "Dal ponte sullo Stretto al trattamento fanghi. Le priorità su cui lavoriamo"</u>		
26/02/2023	The Medi Telegraph	48
<u>Carbone, con la crisi energetica torna a crescere il trasporto marittimo della materia prima per sostenere l'industria</u>		

Rep
A&F
Affari&Finanza

L'energia

Sfida europea sulle navi rigassificatrici ma la Cina fa incetta di opzioni sul gas
LUCA PAGNI → pagina 8

Il bilancio Ue

Bruxelles a caccia di nuove entrate per sostenere l'industria europea
EUGENIO OCCORSIO → pagina 10

Settimanale allegato a
la Repubblica
Lunedì, 27 febbraio 2023 - Anno 38 - n° 7
La nostra carta promette da martedì 1° marzo in da essere gestite in maniera sostenibile
PEFC

Lynn Martin

Leadership e un po' di glamour per la numero uno della Borsa Usa
CLAUDIA DE LILLO → pagina 13

Investimenti

Un paracadute di metalli rari le commodities contro l'inflazione
LUIGI DELL'OLIO → pagina 20



VITTORIA PULEDDA

Con l'aumento dei tassi i profitti degli istituti sono esplosi, grazie agli scarsi interessi pagati sui conti. Ma i clienti possono reagire

Una montagna di soldi, da molti punti di vista; e non tutti positivi. Tanti soldi lasciati a languire sul conto corrente, oltre 1.150 miliardi di euro (un male, perché non sono una forma di investimento); tanti utili - oltre 15 miliardi - che le banche hanno fatto (bene per loro) e continueranno a fare grazie al margine di interesse; infine, tanti soldi che i risparmiatori pagano in commissioni e spese su quegli stessi conti (forse troppi). Ma il punto forse più dolente è proprio il margine di interesse, la forbice tra tassi attivi

e passivi, la forma più tradizionale e più tipica, per una banca, di guadagnare prestando denaro ai clienti da un lato e remunerando (il meno possibile) quello stesso denaro che i risparmiatori prestano alla banca sotto forma di depositi, conti correnti, obbligazioni. Replacando un copione consolidato, le banche stanno dimostrando grande sollecitudine nell'aumentare i tassi su prestiti e finanziamenti, e grande vischiosità nell'adeguare la remunerazione sui conti correnti.

continua a pagina 2+

con una analisi di **ANDREA RESTI** → pagina 4

Piazza Affari

Arrivano le assemblee compensi nel mirino

ANDREA GRECO

La stagione delle assemblee di Piazza Affari parte il 31 marzo con Unicredit. E sarà tra le più rilevanti da anni per quattro ragioni: potrà tornare "fisica" dopo lo stop della pandemia; si discuterà dei tagli ai compensi dei manager sulla scia di Wall Street; sono in scadenza i cda di 13 società del Ftse-Mib; sarà di nuovo in primo piano il tema della sostenibilità.

pagina 6+

La giostra del potere

FRANCESCO MANACORDA

AZIENDE DI STATO TRA LEGA E MELONI

La presidente Giorgia Meloni, spinta dalle intemperanze della Lega, potrebbe decidere di ridurre al minimo il ricambio al vertice dei gruppi di Stato, per ridurre lo spazio di manovra degli alleati nella spartizione delle cariche. Ma in partite che si decidono all'ultimo è sempre possibile un effetto domino.

pagina 14+

Il commento

OSCAR GIANNINO

PATTO DI STABILITÀ E RISCHI PER L'ITALIA

Che cosa pensa davvero il governo del nuovo patto di stabilità europeo, che verrà deciso in questo 2023? Il tempo stringe, il governo si chiarisca bene le idee. Altrimenti, si profilano guai certi, dato che l'Italia ha un debito pubblico a una quota pari al 145% del Pil.

pagina 15+

L'analisi

FRANCESCA CAFERRI

FONDI DEL GOLFO RICCHI MA OPACHI

Nelle sale dorate dell'hotel Ritz Carlton, alla periferia di Riad, a fine ottobre c'era il mondo: investitori asiatici, europei e americani. I rappresentanti delle più importanti banche d'affari statunitensi. E uomini politici in missione più o meno ufficiale. Tutti alla corte di Mohammed bin Salman, principe ereditario e uomo forte dell'Arabia Saudita.

pagina 16+



Fino al

4%

sui tuoi depositi per scadenze da 12 a 60 mesi.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. È possibile prendere visione delle condizioni economiche e contrattuali prima della conclusione del contratto attraverso il Foglio Informativo disponibile nella sezione Trasparenza del sito bancacftplus.it.

Banca **CFT+**

Scopri di più su bancacftplus.it

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688281

DEL LUNEDÌ

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



ARISTON
Comfort sostenibile per la tua casa
ariston.com

Il campionato
Inter, settima sconfitta
e il Milan la raggiunge
di **Daniele Dallera, Carlos Passerini**
Paolo Tomaselli alle pagine 30 e 31

La cantante
Giorgia confessa:
«Volevo lasciare»
di **Andrea Laffranchi**
a pagina 28



ARISTON
Comfort sostenibile per la tua casa
ariston.com



I volontari della Croce Rossa calabrese e personale del 118 soccorrono i superstiti del naufragio del peschereccio a Steccato di Cutro, nel Crotonese

Crotone Almeno 59 morti e dispersi, tanti i bimbi

Il barcone si spezza a 100 metri dalla riva: la strage dei migranti

SCAFISTI E SOPRAVVISSUTI

«Le luci, la paura
Gettati in mare,
poi l'incidente»

di **Alessandro Fulloni**
a pagina 3

MELONI: BASTA TRAGEDIE

Mattarella:
«Ora l'Europa
intervenga»

di **Fabrizio Caccia**
a pagina 5

di **Giusi Fasano**

Bambini, neonati, madri e padri. I corpi senza vita sono stati recuperati alle prime luci dell'alba. In mare, tra le onde, sulla riva e sulla spiaggia di Cutro, a venti chilometri da Crotone. Almeno 59 le vittime. Ecco il tragico bilancio provvisorio di un'altra strage di migranti. Ieri notte un vecchio barcone partito da Smirne, in Turchia, è andato alla deriva per il forte vento che spazzava la Calabria. E a poche decine di metri dalla riva si è spezzato. Tra i superstiti forse anche gli scafisti. da pagina 2 a pagina 5

Macri, Frignani

Sulla concorrenza

LE INUTILI PAURE ITALIANE

di **Ferruccio de Bortoli**

La legislazione comunitaria è stata fermata per ora sul «bagnasciuga». Il termine porta male. L'emendamento al decreto Milleproroghe — che ha sollevato le obiezioni del Quirinale — crea sulle concessioni balneari una situazione paradossale. I Comuni possono procedere con i bandi, così come previsto dalla legge sulla concorrenza che, ricordiamo, è indispensabile per avere tutti i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnr). Ma il rinvio della mappatura e l'estensione degli attuali contratti al 31 dicembre 2024 pongono rilevanti interrogativi sulla compatibilità con il diritto europeo.

continua a pagina 24

Primarie Una donna a capo della segreteria: saremo un problema per Meloni. Bonaccini: lei più brava di me

Sorpresa Pd, vince Schlein

Un milione di votanti. La leader: adesso si cambia, faremo vera opposizione

di **Maria Teresa Meli e Lorenzo Salvia**

Elly Schlein è la nuova leader del Pd. Ecco il responso a sorpresa arrivato dalle urne sistemate nei gazebo dem. Per le primarie superato il milione di votanti. «Abbiamo fatto una rivoluzione — ha detto —, un mandato chiaro a cambiare davvero. Faremo vera opposizione». Bonaccini: «Pronto a dare una mano».

da pagina 6 a pagina 9 **Guerzoni, Logroscino**

L'ANALISI

La «scossa» dai gazebo che divide il partito

di **Roberto Gressi**

È un terremoto. Il voto del gazebo smentisce l'indicazione degli iscritti, lascia al palo Stefano Bonaccini e consegna il partito democratico a Elly Schlein. La donna di Occupy Pd, l'outsider che ha preso la tessera per candidarsi alla segreteria, ha sovvertito ogni pronostico.

continua a pagina 6

GIANNELLI

PARITÀ DI GENERE

DISPARI!!



PUTIN ATTACCA L'OCCIDENTE

Kiev e gli Usa «blindano» la Crimea

di **Lorenzo Cremonesi e Marco Imarisio**

Gli Stati Uniti «non riconosceranno mai l'annessione della Crimea» fatta nove anni fa dalla Russia. «Perché fu una violazione del diritto internazionale», dice il portavoce del dipartimento di Stato americano Price. E Zelensky rilancia: «Ce la riprenderemo». Putin torna ad attaccare l'Occidente «che vuole solo smantellare l'ex Unione Sovietica». Ma adesso «siamo ancora più uniti».

alle pagine 10 e 11

MANTOVA, DALLE COMPAGNE

La tredicenne ferita a forbiciate «Colpita per un ragazzo»

di **Andrea Galli**

Ferita a forbiciate alla testa e alle braccia. La vittima, una 13enne di Mantova, è fuori pericolo dopo un lungo intervento. «Lo meritava», ha detto una delle due coetanee che l'ha colpita, forse, per un ragazzo conteso.

a pagina 16

DATAROOM

Flat tax, quanto aiuti gli autonomi

di **Milena Gabanelli e Simona Ravizza**

Con la flat tax quanto risparmiano le partite Iva sui lavoratori dipendenti? La differenza è 7 mila euro.

a pagina 19

ULTIMO BANCO

di **Alessandro D'Avenia**

Esercizi di insostituibilità

Di recente ho visto due film che ruotano attorno all'amicizia dei protagonisti: *Gli spiriti dell'isola* (*The Banshees of Inisherin*, spiriti di vendetta, simili alle Arpie greche, di un'immagineria isola irlandese) di Martin McDonagh (regista del bellissimo *Tre manifesti a Berlino*) e *Le otto montagne* di Felix Van Groeningen e Charlotte Vandermeersch, tratto dal bel libro di Paolo Cognetti. Nel primo film due amici, ogni giorno, dopo il lavoro, si ritrovano a bere nel pub del villaggio, ma all'improvviso uno dichiara all'altro che non vuole più vederlo perché lui, violinista, non può sprecare il tempo in chiacchiere inutili con uno stupido pastore: deve impegnarsi a comporre una melodia immortale. Così si scatena un



duello grottesco che coinvolge i tranquilli abitanti di un villaggio incastonato tra mare e colline. Nel secondo film i due amici sono invece legati dalla montagna: uno le appartiene per nascita, l'altro per vocazione. Nonostante lo scorrere del tempo e le giravolte della vita la loro amicizia rimane calda come le meravigliose montagne che le fanno, non da sfondo, ma da fondamento. Che cosa hanno in comune due film così diversi? La ricerca di ciò a cui oggi chiediamo salvezza: l'incontro d'amore con le cose e con gli altri. Nell'uno e nell'altro film la creazione diventa interlocutrice silenziosa della ricerca di un modo nuovo di vivere da parte dei protagonisti. Lo trovano?

continua a pagina 20



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.

Mentre i fan chiedono selfie alla De Filippi davanti alla bara di Costanzo e i morti di fama esibiscono lacrime in tivù, Crotona conta i cadaveri. Ma chi saranno mai



VACUNANEX
 CAM
 ISOLAMENTO CERTIFICATO CON SOLI 21 MM
 www.bifiro.it

del Lunedì
il Fatto Quotidiano
 NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

VACUNANEX
 CAM
 ISOLAMENTO CERTIFICATO CON SOLI 21 MM
 www.bifiro.it

Lunedì 27 febbraio 2023 - Anno 15 - n° 57
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Anziani: € 3,00 - € 1700 con il libro SCAM di GUERRA
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

CROTONA Peschereccio spezzato dalle onde, zero soccorsi
Migranti, l'ennesima strage: oltre 60 morti "Si potevano salvare"



◻ A PAG. 4

GUERRA UCRAINA Inchiesta di Mediapart e nostro reportage
Kaliningrad: l'enclave più europea di Putin Kherson: senza difese



◻ CURZI E LEVRESSE A PAG. 4 E 14 - 15

Ma mi faccia il piacere

» Marco Travaglio

Quale fine? "Meloni rassicura il G7: 'Con l'Ucraina fino alla fine'" (*Stampa*, 25.2). La fine dell'Ucraina? O degli ucraini? O di chi?

Er Più. "C'è uno più lucido di Orsini, più chiaro di Travaglio, più esplicito di Di Battista, un vero esperto di armamenti che farebbe più audace di tutti e tre. E chissà che prima o poi non si riesce a portarlo nei talk show, questo Matteo Messina Denaro" (Sebastiano Messina, *Repubblica*, 21.2). Ora si cerca uno più stupido di Messina senza Denaro.

Er Meno. "Il conflitto non ha insegnato nulla. Un anno di guerra, e chi mai avrebbe pensato il 24 gennaio del 2022 che gli ucraini avrebbero resistito?" (Alessandro Sallusti, *Libero*, 24.2). A lui il conflitto non ha insegnato neppure che era il 24 febbraio 2022.

Furbini. "Le sanzioni contro la Russia funzionano: la prova sono le minacce all'Italia" (Federico Fubini, *Twitter*, 19.3.22). "Russia, perché le sanzioni a Putin funzionano ma vanno migliorate" (Fubini, *Corriere della sera*, 15.5.22). "Qualche settimana fa il Fondo monetario internazionale ha pubblicato le sue previsioni, con una sgradevole sorpresa. L'anno prossimo vede in Russia una crescita superiore a quella di Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania, Francia e Italia. Ogni previsione è provvisoria per natura, ovvio, ma cattura le sensazioni del momento. E questa... conclude che, nel 2024, il Paese colpito dal più vasto sistema di sanzioni mai costruito da parte delle economie avanzate crescerà più di queste ultime. Possibile?" (Fubini, *Corriere della sera*, 25.2.23). E vabbè, dai, è andata così.

Piove sul Bagnai. "Nella prossima manovra sia contemplata la proroga per il Superbonus il bonus facciale al 2023 anche per le case unifamiliari e non solo per i condomini... Occorre garantire a tutti la possibilità di usufruire di questi incentivi, che possono essere una spinta significativa per il rilancio economico dell'Italia" (Alberto Bagnai, senatore Lega, *Ansa*, 22.10.21). "Il tetto Isee per le abitazioni unifamiliari per il Superbonus è assurdo e va abolito. La Lega si opporrà a chiunque voglia limitare il Superbonus complicandone l'applicazione o restringendo arbitrariamente la platea" (Bagnai, *Ansa*, 8.11.21). "La Lega difenderà le imprese dai danni del governo Pd-M5S. Hanno fatto passare il messaggio che ci si poteva fare la casa gratis. Noi sempre contrari al 110%" (Bagnai, *Libero*, 23.2.22). Uahahahahah.
 SEQUE A PAGINA 20

PRIMARIE VINCE COL 53,8%: "ABBIAMO FATTO UNA RIVOLUZIONE". OLTRE UN MILIONE AL VOTO

Pd, elettori contro apparati: Elly Schlein batte Bonaccini

È MORTO A 63 ANNI
 Curzio Maltese, fuoriclasse contro il conformismo



◻ PINO CORRIAS A PAG. 5

EDOARDO BENNATO
 "Questa politica e questa Italia mi fanno paura"

◻ CAPORALE A PAG. 6

PIETRE&POPOLO
 Dietro Valditara, anche tanti errori del centrosinistra

◻ MONTANARI A PAG. 17

LOMBARDIA FLOP
 La Pedemontana e un'autonomia che non funziona

◻ BALOTTA A PAG. 13



Elly Schlein sarà la prossima leader del Pd FOTO ANSA

■ Il congresso del Dem si conclude con le votazioni nel gazebo. Secondo i risultati finali, la candidata di sinistra prende tutto, non solo le grandi città. All'ex renziano non basta il Sud: si ferma al 46,2%

◻ DE CAROLIS E MARRA A PAG. 2 - 3

IL FATTO ECONOMICO

ChatGpt sta cambiando la vita (e pure Big Tech)



■ Intelligenza artificiale: così il programma open source ha spiazzato Google & C. In realtà le grandi aziende hanno già applicativi simili, ma non li ritenevano pronti

◻ BORZI E DELLA SALA A PAG. 10 - 11

» **LA SERIE** La prima donna avvocato non era una mangia-uomini
Netflix, Lidia Poët e le balle della fiction

» Massimo Novelli

"**F**ssa arriva, e un lungo applauso l'accoglie appena mette piede nel salone. Quell'applauso la fa diventare rossa rossa come una fragola. Veste modestamente, ma non priva di eleganza: una sottana di lana scura e una giacchetta nera; colletto e polsini molto alti;

un cappellino di feltro e velluto fra il verde e il nero. Dà uno sguardo attorno, ma quasi furtivo, come avesse paura di veder troppi occhi fissi su lei". A essere descritta dalla *Gazzetta Piemontese* del 24 novembre 1885, in occasione del terzo congresso penitenziario internazionale di Roma, non



è una vamp mangiauomini, ma una timida dottoressa": si chiama Lidia Poët, a quell'incontro è relatrice sul tema "Educazione nelle carceri". Nata nelle Valli Valdesi (a Traverso di Perrero, nel Pinerolese), nel 1855, e morta a Diano Marina nel 1949.
 A PAG. 18

La cattiveria

La Meloni vuole Cingolani nuovo ad di Leonardo. E, a questo punto, Draghi premier

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Le firme

◻ SU QUESTO NUMERO HANNO SCRITTO PER NOI: BISON, BOCCOLI, BOFFANO, DALLA CHIESA, D'ESPPOSITO, FUCECCHI, GENTILI, PALOMBI, PIZZI, RODANO, SCUTO, TRUZZI E ZILIANI



Pasquale Scialò e le sette vite della musica napoletana

Facce dispari. Presente e passato letti da uno studioso e compositore, teorico e pratico delle trasformazioni

L'ultimo successo è la sigla della serie tv *Mare fuori*, ambientazione in un carcere minorile, sound diverso ma tematica affine al *Canto del Filangieri* su cui giocò nove anni fa Roberto De Simone miscelando con *Je so' pazzo* di Pino Daniele. Tra rap e melodia, fra i classici di un trascorso mai passato, fra elettronica e world music cavalcando quel brutto e necessario vocabolo, "contaminazione", la musica napoletana dimostra sette vite come la Gatta Cenerentola del cavalier Basile, non di Perrault (dove non è più gatta ma pudibonda Cendrillon). Studioso e compositore, teorico e pratico delle trasformazioni è Pasquale Scialò, professore di Musicologia all'Università Suor Orsola Benincasa, già autore delle musiche di scena per Scaparro, Gregorotti e Mosca (con il quale ha percorso un lungo sodalizio artistico), premio Ennio Morricone 2021 per le note del film *Argiema* di Leonardo Di Costanzo.

Scialò comincia a interessarsi di canzone napoletana da ragazzo che ascoltava, Morandi docet, i Beatles e i Rolling Stones, però afflitto da un vicino di casa disoccupato oltre la sottile parete di un appartamento di Secondigliano, che non riusciva a ovattare il repertorio sparato a palla delle musicassette di Mario Merola. "Finì per conoscere, mio malgrado, tutti i suoi brani, e il giorno che lo incontrai si sorprese perché ne ricordava

persinali per cui una cosa può piacere o no.

Qual è il segreto di questa vitalità?

Quello di ogni tradizione che perdura: per farlo deve essere dinamica e inclusiva, aperta agli stimoli esterni. Se rimane statica muore. Napoli ha da sempre la capacità, come si dice oggi, di essere "glocal": "O sole mio è a tempo di tango habanera. E Mario Costa, che scrisse le note di *Era de maggio*, si rivela permeato anche dalla fiederistica di Schubert. Lo stesso vale per compositori come De Leva, Tosti e più indietro Florino, Avevano l'orecchio teso all'ascolto esterno, al di là dei generi.

Un fil rouge di improbabile apparenza unisce Costa e Liberto? Si tratta di impronte neuromuscolari, di marcatori identitari sonori che si realizzano in tempi, forme e nei diversi generi in cui vengono codificati. Ma all'origine c'è una matrice aperta alla interculturalità.

Lei è autore di una Storia della canzone napoletana pubblicata per *Neri Pozza* tra il 2017 e il 2021. Quali pezzi mancano alla nostra conoscenza?

Ascoltiamo quasi sempre le più rinomate 130 canzoni, mentre il patrimonio rimasto inerte sulla carta dei vecchi spartiti ne conta molte migliaia da ripescare, non alla rinfusa ma con criteri sistematici. Non solo per valore artistico o comunicativo, ma perché raccontano la storia di una città secondo aspetti più sottili. Un esempio: le canzoni futuriste.

Nell'epoca d'oro i parolieri erano spesso giornalisti e scrittori e i quotidiani ospitavano sulle proprie colonne poesie e canzoni. Con si sapeva per cui ciascuno ha praticato solo il suo mestiere?

Accade quando la canzone diventò un'industria e si professionalizzò, con il bibliotecario, storico. Una commistione che sviluppò anche aspetti negativi, come l'invasione e i conflitti d'interessi nella città. Con si sapeva per cui ciascuno ha praticato solo il suo mestiere?

Accade quando la canzone diventò un'industria e si professionalizzò, con il bibliotecario, storico. Una commistione che sviluppò anche aspetti negativi, come l'invasione e i conflitti d'interessi nella città. Con si sapeva per cui ciascuno ha praticato solo il suo mestiere?

Quali sviluppi immagina per la musica napoletana?

La sua vitalità carica ferve in nuove trasformazioni che bisognerà cogliere se meritevoli. È un processo molto fluido: i neomelodici si sono ampiamente rivisitati nel rap e il filone folk si è disseminato nel pop nazionale; la musica liturgica con le voci del misere ha infiltrato la world music; le fammarulle sono diventate etnopop. La tradizione non è un fermo immagine sull'arcaico, perché quando l'arcaico è autentico vuol dire che intanto si è mosso nel tempo.

Avrà qualche canzone che le piace riscrivere più spesso.

Napulitanate di Di Giacomo e Costa, l'antichissima *Finestra vuota* e poi *Pino Daniele*, che fece una rivoluzione senza spargimento di sangue: rinovando per tornare. Non sui suoi passi, ma alla matrice.

Francesco Palmieri



vo persino la cronologia di uscita".

Merito o colpa del suo vicino.

Ho vissuto l'adolescenza a Secondigliano, vedendo nascere il rione "167": una scuola di vita di cui ho palpato le contraddizioni ma di cui ho acquisito un contatto diretto con la cultura popolare urbana di quegli anni.

Che trova sempre espressione, o una prima espressione, nella musica.

Si rivela pure nell'architettura: nel centro storico convivono palazzi nobiliari e altissimo anodizzato, però la musica ha più immediatezza sensoriale di altre forme artistiche.

Leggendo i testi di Liberto si ritrovano gli archetipi, o gli stereotipi, dei parolieri ottocenteschi. Cita persino la *Sivma*. Qual è il legame col passato?

Le radici mitiche, che poi si fanno storia e cultura quotidiana, sono ineliminabili malgrado il rischio oleografico cui Napoli è sempre esposta. Più delle altre, l'ultima generazione con questo rischio ci gioca, rielaborando e destrutturando elementi iconici che tornano come frammenti alluvionali del passato, ma calati nel contemporaneo creano una continuità discontinua, l'interessante dicotomia della cultura napoletana. L'importante è ascoltare le novità con orecchio privo di pregiudizi e al netto dei gusti



La performance straordinaria di tante imprese italiane hanno permesso di innalzare primato su primato in materia di export: siamo al record di 625 miliardi (foto Ansa)

La virtù sta nelle medie imprese

Il fenomeno dei cosiddetti Champions. Le tante aziende che hanno fatto operazioni di reshoring. Le filiere come risposta alla Grande crisi. Gli imprenditori, dal consenso a Draghi al voto a Meloni

(segue dalla prima pagina)

Da un punto di vista più squisitamente socio-politico è come se il sistema delle medie imprese si fosse messo in mezzo tra élite e popolo, se avesse trasformato in straordinaria la propria ordinaria amministrazione, se i comportamenti avessero avuto la meglio sui proclami, se si fosse realizzata una diffusione di virtù bottom up. Nel nord-est questo è più evidente per le caratteristiche di quel territorio dove tutto è più immediato, spontaneo e senza filtri, lontano mille miglia dai birignoni politicamente corretti. Un piccolo editore basato a Padova, Italypost fondato da Filiberto Zovico, cura una meticolosa rassegna dei cosiddetti Champions, aziende con un fatturato tra i 20 e i 500 milioni, in utile e con Ebitda sopra il 10 per cento, cresciute mediamente del 5 per cento l'anno negli ultimi sei, in grado di pagare i loro debiti di funzionamento in un anno e mezzo. Sono mille, ma meno di un terzo è

mento neanche lo sanno, forse i sindacati manco lo hanno capito. In realtà in Italia si fa poca ricerca economico-sociale (che gioverebbe più dei cento talk e dei mille sondaggi) e quindi sappiamo relativamente poco del comportamento di tanti. Scarsa fenomenologia e un diluvio di chiacchiere. Figuriamoci se si spendono soldi per illuminare i fenomeni di sistema, quelli che non producono leadership e risse in diretta.

La stessa sensazione si ha quando si parla delle filiere che sono state la grande risposta alla Grande crisi del 2008-2015, i sette lunghissimi anni che hanno prostrato la nostra economia. Chi sono i volti o i leader delle filiere? Certo ci sono le aziende capo-commessa come, per limitarci al food, Barilla e Ferrero, ma le filiere sono un fenomeno più largo, una novità che ha cambiato la testa degli imprenditori, che ha creato responsabilizzazione a valle quando prima i rapporti di fornitura erano ai limiti dell'informalità. Laddove il piccolo imprenditore considera da sempre sacra la proprietà formale della sua azienda e ha rigettato tutti i programmi confindustriali di fusioni accelerate, grazie alle filiere c'è stata una vera e propria cessione di sovranità indolore perché in tempo di 4.0 una pmi deve raccontare i suoi dati al capo-commessa. Altrimenti non può entrare nella programmazione dei flussi produttivi e diventa subito un collo di bottiglia. Le filiere sono state in definitiva la risposta che il sistema delle medie imprese ha dato in termini di flessibilità alla necessità di accrescere la produttività, di riorganizzare la produzione, di rinverdire la straordinaria storia dei distretti allargando le economie di scala oltre l'orizzonte della pura prossimità territoriale.

Tanti non leader. Prendiamo il comportamento degli imprenditori al voto. Cambiano di continuo cavallo (ovvero partito) e quando sono davanti alle urne prevalgono in loro un sentimento di anarchia, di cui si considera vittima e non protagonista. Specie nell'imprenditore nord-estino (ma non solo) è radicata una profonda critica nei confronti della Pubblica amministrazione, del sistema fiscale e della decisione romana. Da qui la tendenza ad affidare il proprio voto alle politiche - e non alle amministrative - a chi "vuole rivoltare come un calzino" (citazione meloniana) quel contesto di inefficienza e di burocrazia. Quando si presenta al seggio con il certificato elettorale l'imprenditore non indossa l'abito del borghese migliorista ma si considera un ribelle. Scommette sulla palingenesi.

Champions: hanno un fatturato tra i 20 e i 500 milioni, in utile, sono cresciute mediamente del 5 per cento l'anno negli ultimi sei. Sono mille ma meno di un terzo è iscritto alla Confindustria, non hanno riscontri mediatici esterni e tutta l'attività di comunicazione è concentrata sul business

isertito alla Confindustria, non hanno riscontri mediatici esterni e tutta l'attività di comunicazione è concentrata sul business. Quello dei Champions appare quasi un movimento, non produce leadership esterne e riconosciute ma genera comportamenti virtuosi, codici comuni tutto sommato replicabili.

Ma prendiamo un altro fenomeno: il reshoring. Ci siamo ammassati a discutere della bontà delle intuizioni di del sottosegretario americano Janet Yellen, dei segnali di de-globalizzazione o meno, ci siamo ritrovati a spaccare il capello in quattro sulla "morte della globalizzazione come notizia esagerata" alla Twain e poi una ricerca ci ha zittito con la forza di raccontare ciò che è realmente avvenuto: un numero impressionante di aziende ha fatto operazioni di reshoring. Silenziosamente. Il 34,7 per cento del campione delle imprese venete interpellate dalla Fondazione Nord-est negli ultimi due anni ha cambiato almeno un fornitore strategico. I nuovi suppliers nel 58 per cento dei casi operano in Italia e nel 16,4 per cento in un paese più vicino. Sostengono i ricercatori: "La certezza della fornitura viene concretizzata attraverso azioni di rientro in Italia di produzioni che in precedenza erano state delocalizzate, o come via intermedia, attraverso il nearshoring ovvero un accorcia-

rato di Mario Draghi, lo avevano applaudito fino a spellarsi le mani, avrebbero fatto carte false per averlo in visita nella loro azienda e che poi finiscono per premiare l'unico partito rimasto all'opposizione al suo buon governo?

La risposta che si dà convenzionalmente è che nelle urne si è riprodotta "l'ambiguità di Rimini" con riferimento all'ultimo meeting agostano di Comunione e Liberazione e al pubblico di giovani e non presente in sala che nel giro di sole 24 ore aveva applaudito calorosamente sia Giorgio Meloni sia Mario Draghi. Allora si era parlato dell'opportunità dei giovani ciellini ma in realtà dentro quell'ambiguità c'è qualcosa di più profondo che attraverso non solo la reazione a un exploit oratorio ma la cultura stessa degli imprenditori italiani e il loro non riconoscersi pienamente nell'establishment. La loro diversità da free rider.

Da una parte, infatti, la cultura prevalente Tanti non leader. Gli imprenditori al voto cambiano di continuo cavallo (ovvero partito) e quando sono davanti alle urne prevalgono in loro un sentimento di anarchia. In fabbrica la loro antropologia è assai differente: reggono il timone, affrontano i marosi e guai a sgarrare

nel paese non ha mai riconosciuto ai suoi industriali quanto di eccezionale hanno saputo costruire fino a diventare la seconda manifattura d'Europa, dall'altra questi ultimi - compresi molti dei protagonisti delle oltre 2 mila multinazionali tascabili - continuano a non percepirci per ciò che sono, una "borghesia manifatturiera internazionale". Che dovrebbe in una qualche misura concorrere a costruire un contesto di stabilità. Come l'imprenditore è estremamente responsabilizzato nella conduzione di ogni tipo di azienda, nel rapporto con i propri collaboratori e nella competizione di mercato, così si sente perennemente insoddisfatto del "sistema", di cui si considera vittima e non protagonista. Specie nell'imprenditore nord-estino (ma non solo) è radicata una profonda critica nei confronti della Pubblica amministrazione, del sistema fiscale e della decisione romana. Da qui la tendenza ad affidare il proprio voto alle politiche - e non alle amministrative - a chi "vuole rivoltare come un calzino" (citazione meloniana) quel contesto di inefficienza e di burocrazia. Quando si presenta al seggio con il certificato elettorale l'imprenditore non indossa l'abito del borghese migliorista ma si considera un ribelle. Scommette sulla palingenesi.

Il FOGLIO quotidiano
Direttore Responsabile: Claudio Ceram
Vicedirettore: Giuseppe Ceram
Redazione: Via...
Pubblicazione: 2023
Contatti: 02 23232323

(segue a pagina tre)



il Giornale del lunedì



LUNEDÌ 27 FEBBRAIO 2023

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIII - Numero 9 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3322 | Giornale del Nord-Est

TANTI BIMBI FRA LE VITTIME

Maltempo e accoglienza fanno strage di migranti Sciacallaggio a sinistra

A Crotone naufraga un barcone: almeno 59 morti. Accuse (infondate) al governo

Francesco Giubilei e Valentina Raffa

Strage di migranti sulle coste della Calabria. Un barcone carico di profughi, si parla di 250 persone, proveniente dalle coste turche ha ceduto a pochi metri dalla riva. Almeno 59 le vittime accertate, anche se il bollettino è destinato a salire. E subito scatta lo sciacallaggio della sinistra: «Colpa del governo Meloni». Ma è un'accusa infondata.

con De Palo, Manti e Sorbi da pagina 2 a pagina 5



ANGOSCIA I corpi dei naufraghi coperti da un telo bianco sulla spiaggia di Cutro (Crotone)

IL MONITO DEL COLLE

Mattarella si scaglia contro l'Europa: soluzioni concrete

Massimiliano Scafi

a pagina 5

SCARICABARILE

Le 26mila vittime nei nostri mari che la Ue non vede

Lodovica Bulian

alle pagine 4-5

L'INERZIA INACCETTABILE

di Marco Gervasoni

La strage dei bambini, così verrà ricordata. Benché poi i piccoli siano morti anche nelle altre, purtroppo. Essa ci riporta alla realtà: si credeva che l'immigrazione non fosse più un'emergenza. Ma aveva solo perso centralità mediatica: i disperati continuano a sbarcare, e a morire. È la prima, però, che avviene con un governo di destra-centro, costituito per tre quarti da forze politiche che sulla denuncia dell'emergenza e sul controllo delle frontiere sono esplose elettoralmente. Sta a loro dimostrare di emanare misure efficaci e al tempo stesso umanitarie, in grado di evitare nuove ecatombi e di controllare i flussi migratori.

Bisogna subito ammettere che, al momento, e non solo in Italia, nessuno possiede soluzioni pronte e rapide per governare l'immigrazione. Non sono efficaci quelle basate solo sullo strumento repressivo, tipo il blocco navale che, poi, oltre a non essere consentite dal diritto internazionale, finirebbero per incrementare i morti. Ma parimenti deleterie sarebbero politiche di apertura indiscriminata, come i corridoi umanitari proposti dal Pd. Questi forse ridurrebbero i morti, ma produrrebbero un afflusso tale di migranti in Europa, da renderli insostenibili dal punto di vista sociale e culturale. Oltre a dare la stura a partiti di estrema destra.

Abbiamo scritto «Europa» perché i migranti che arrivano restano solo in minima parte in Italia, finendo per raggiungere Francia, Germania e Paesi nordici. Di conseguenza, non esistono soluzioni nazionali all'emergenza emigrazione. La Ue dovrà impegnarsi a controllare le frontiere, riprendendo quelle missioni navali che erano state attivate in passato e poi abbandonate.

In attesa di queste missioni, e con i tempi pachidermici della Ue, il governo italiano non può restare inerte. Qui entra in campo la politica estera: stringere il più possibile legami con i governi da cui partono gli scafi. In questo caso, la nave veniva dalla Turchia, a cui la Ue versa già parecchi finanziamenti. Che però evidentemente non funzionano benissimo. Vi sono poi Tunisia e Libia, da cui provengono la maggior parte delle imbarcazioni. Qui il modello da prendere ad esempio è uno: quello dell'ultimo governo Berlusconi con Gheddafi, un accordo che frenò quasi del tutto le partenze. Allora ci fu chi condannò, e altri che ironizzarono: sta di fatto che il patto stretto allora con la Libia resse, anche se Gheddafi non era un santo, come non lo sono del resto gli attuali governanti di Libia e di Tunisia. Fu tanto efficace il metodo Berlusconi, da essere poi seguito anni dopo dal ministro degli Interni del governo Gentiloni, Marco Minniti.

Perché l'emergenza immigrazione non solo non va strumentalizzata: deve anche essere il più possibile depolitizzata. Non esistono soluzioni di destra o soluzioni di sinistra: esistono soluzioni efficaci. Ed efficaci vuol dire anche giuste e umanitarie: perché i lenzuoli bianchi che nascondono i corpiccini dei bimbi, non si devono più vedere.

SCHLEIN LEADER A SORPRESA

Il Pd si chiude in salotto

Golpe in casa dem: la candidata radical chic rimonta e batte Bonaccini (grazie ai 5s). È un'altra rifondazione comunista

REPORTAGE FRA I MILITI UCRAINI DETENUTI

Viaggio nel carcere degli Azov «Ho ucciso anche innocenti»

Gian Micalessin

con Guelpa a pagina 12



SOLDATO Aliev Rinat ha confessato l'uccisione di due civili

di Laura Cesaretti

Sorpresa alle primarie del Partito democratico. Un milione di persone si presenta ai seggi (pare pure che Conte abbia mosso le truppe grilline) e l'esito del voto è ribaltato: vince Elly Schlein e a sinistra rispunta la vecchia Ditta.

con de Feo e Napolitano alle pagg. 6-7

NUOV* SEGRETARI*

Schwa & green: Elly, il cyborg del «correttismo»

di Francesco Maria Del Vico

a pagina 8

LA CONFESSIONE DEL REGIME

In Iran avvelenano le ragazze per fare chiudere le scuole

Negli ultimi mesi a Qom, una delle principali città religiose dell'Iran, si è consumato un dramma che ha coinvolto centinaia di bambine, avvelenate nelle loro scuole in «modo intenzionale», come ammette il viceministro della Salute. L'obiettivo era quello di chiudere le scuole femminili.

servizio a pagina 13

all'interno

GLI INSOPPORTABILI

Annunziata occupa Rai3 E «mezz'ora» dura 20 anni

di Luigi Mascheroni

a pagina 11

CONTROCORRENTE

Carrà, Armani e Diabolik Le monete nuove di Zecca

Serena Sartini

da pagina 19 a pagina 21

LA DE FILIPPI ALLA CAMERA ARDENTE DI COSTANZO

L'inutile selfie che ferisce il dolore

Paolo Giordano a pagina 22

SERIE A: NERAZZURRI KO, I ROSSONERI BATTONO LA DEA

Inter, fatal-Bologna. Aggancio Milan

servizi nello sport

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SERVIZIO N. 1120-3322 - 31.3300 (ore in servizio) n. 061.1.103.10100



IL GIORNO

del lunedì

LUNEDÌ 27 febbraio 2023
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Lecco, il frate ferito in Centrafrica

**Sopravvissuto a una mina
La forza di padre Norberto
«Tornerò alla mia missione»**

De Salvo a pagina 18



I numeri lombardi

**Economia green
I posti in bilico
nella transizione**

A.Gianni nelle Cronache



Pd, Schlein avanti su Bonaccini

«Un milione ai gazebo». A metà dello spoglio Elly è in vantaggio di quattro punti sul governatore dell'Emilia-Romagna
Viaggio nelle sezioni: il centro storico di Bologna vira a sinistra, all'ex Casa del popolo di Firenze la parola d'ordine è «cambiamento» Servizi da p. 6 a p. 9

Risultato a sorpresa

**Il partitone
al bivio
nei gazebo**

Gabriele Canè a pagina 7

Nessuno ha ragione

**Bimbi annegati:
il nostro
fallimento**

Davide Rondoni a pagina 5

Piano d'azione solo sulla carta

**L'Europa
resta ancora
a guardare**

Lorenzo Castellani a pagina 4

CALABRIA, 59 MIGRANTI MORTI TRA CUI 14 BIMBI, OLTRE 20 DISPERSI. LA NUOVA ROTTA DELL'EGEO

LA STRAGE DEGLI INNOCENTI



I soccorritori coprono i cadaveri delle vittime del naufragio a Steccato di Cutro, in provincia di Crotone

Farruggia e Ponchia da pagina 2 a pagina 5



Nuove accuse Usa alla Cina

«Covid sfuggito dal laboratorio»

Pioli a pagina 12



Mantova, aggredita dalle amiche

La tredicenne rischia la mano

Papa e Jannello alle p. 14 e 15



Doppietta nello sci, Sofia record

**Goggia-Brignone
Magia azzurra**

G. Bonzi e Turrini nel QS

Impermeabile

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





IL MATTINO

DEL LUNEDÌ



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 57 ITALIA
SPEDIRE IN ADEMPIMENTO POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Lunedì 27 Febbraio 2023 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL GIORNO" € 1,80 L. 33

L'intervista

Giorgia, la svolta: canterò al San Carlo ma volevo lasciare

Federico Vacalebre a pag. 12



Oggi i funerali

L'addio a Costanzo polemica per i selfie davanti al feretro

A pag. 12



Dov'è l'Europa?

► Strage di migranti nel mare di Crotona: 59 morti, di cui 14 minori. Decine i dispersi
Mattarella: «L'Ue governi il fenomeno». Meloni: stop ai trafficanti. Il dolore del Papa

Il commento

QUEI TELI BIANCHI E GLI OCCHI CHIUSI

Vittorio Del Tufo

La tragedia al largo delle coste di Crotona, con il suo insopportabile carico di dolore, interroga la coscienza di tutti ma chiama in causa, soprattutto, la responsabilità dell'Europa: di chi dovrebbe governare il fenomeno migratorio per sottrarlo ai trafficanti di esseri umani e continua invece a procedere in ordine sparso, senza una rotta, senza una visione comune, senza una strategia. Di fronte alle immagini dell'orrore di Cutro non possono esservi né divisioni né ulteriori barricate ideologiche sulle Ong, attorno al cui ruolo continua ad avvitarsi stancamente il dibattito politico, tra speculazioni e veleni. Ora basta, perciò: a suscitare sgomento, rabbia, inquietudine è la consapevolezza che il fenomeno dei migranti, e dei loro viaggi disperati verso le nostre coste, resti, a dispetto di tanti proclami, non solo inarrestabile ma soprattutto non governato. Vorremmo che tutti avvertissero, di fronte a queste tragedie, e alle altre che inevitabilmente riempiranno di cadaveri i nostri mari, non solo l'obbligo di restare uniti ma anche quello di intervenire a livello europeo - l'unico possibile - per affrontare un'emergenza umanitaria che riguarda tutto il Mediterraneo.

Continua a pag. 39

● Sbarchi, ancora morte. Strage nel mare di Crotona: un barca con centinaia di migranti si è letteralmente spezzata in due.

● 59 i morti finora accertati, di cui 14 minori. Ancora decine i dispersi. Continuano le operazioni di ricerca.

● Il presidente Mattarella: l'Ue fermi il fenomeno. La premier Meloni: stop ai trafficanti. Dolore del Papa. Servizi alle pag. 2 e 3



La geopolitica

Est, l'influenza sul baricentro continentale

Alessandro Campi

L'autocoscienza politico-culturale dell'Europa storicamente si è costruita in rapporto alla Russia. Continua a pag. 39

Domani Speciale con Il Mattino

Vanvitelli non solo la bellezza



Antonio Pascale

Quando qualcuno dice Vanvitelli, l'altro risponde: certo, quello della Reggia di Caserta. Anche se bisognerebbe fare parecchi distinguo. Continua a pag. 39

Inter ko, Napoli a +18. E spuntano le sagome ai Quartieri



Osi, manifesta superiorità

Marco Ciriello

Dopo ogni gol di Osimben la domanda che si fanno tutti è: dove può arrivare? Segna subito al ritorno in Champions League e in campionato

to da otto partite di fila, davanti in Europa ha solo Erling Haaland, e dietro c'è la normalità. Per capirlo non bisogna chiedere il quanto ma il come. (...) A pag. 38

Arpaia, De Luca e Ventre nello Sport

Primarie, oltre un milione ai gazebo

Pd, voto a sorpresa vince la Schlein: «Una rivoluzione»

► La deputata è la nuova leader del partito Bonaccini battuto: pronto a dare una mano

Svolta alle Primarie del Pd (oltre un milione al voto ai gazebo). Sorpresa Schlein, che ha vinto su Bonaccini: «Sarà rivoluzione». Pappalardo e servizi alle pag. 6 e 7

L'intervista

Lollobrigida: violenza politica pene più severe

Ernesto Menicucci a pag. 5

Benevento

Le minacce degli anarchici ai Mastella

Marco Borrillo a pag. 11

Il dibattito

Cancel culture serve buon senso contro i pasdaran

Andrea Di Consoli

Se cambia la mentalità di un dato tempo, è inevitabile che cambino anche le parole e il modo di interpretare il passato. Si discute molto da alcuni giorni di "cancel culture" (movimento culturale orientato a cancellare tutte le testimonianze del passato, dai monumenti ai libri, che tendono a offendere, umiliare o denigrare ex post etnie, generi, popoli e individui).

Continua a pag. 38

Passioni & sentimenti

Com'è difficile diventare papà: il corpo cambia

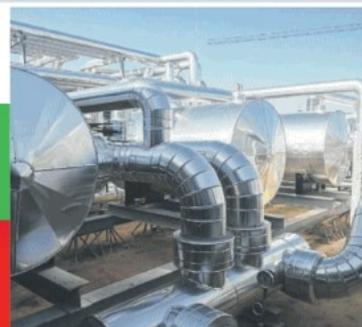
Alessandra Graziottin

Che cosa significa diventare papà? Quanto è importante il ruolo attivo dell'uomo nel diventare genitori, quella "transition to parenthood" che segna il passaggio da coppia a famiglia? Transizione che diventa la base sicura di un progetto di famiglia (più) solido e duraturo, quando sia ottimale. O, viceversa, può segnare l'inizio della fine. (...) A pag. 38



GRANDI PROGETTI PER UNA GRANDE IMPRESA

LA TUA SALUTE CONTA.





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 145,- N° 57
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 4/2004 art. 1, c. 2, DGR RM

NAZIONALE

IL MERIDIANO

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

Lunedì 27 Febbraio 2023 • S. Leandro

Oggi i funerali
L'addio a Costanzo, i selfie con la moglie scandalizzano anche i social
Satta a pag. 21



I biancocelesti in campo
La grande chance di Roma e Lazio dopo il tonfo Inter
Nello Sport



Parla la cantante
I dubbi di Giorgia: «Volevo ritirarmi poi ho riscoperto la libertà»
Marzi a pag. 22



Il conflitto ucraino
L'influenza orientale sul baricentro dell'Europa

Alessandro Campi

L'autocoscienza politico-culturale dell'Europa storicamente si è costruita in rapporto alla Russia. Per meglio dire, l'Europa ha ritrovato e rimodellato se stessa - in una forma unitaria consapevole - tutte le volte che si è dovuta confrontare con le minacce o sfide provenienti dal gigante orientale. A sua volta eternamente combattuto tra due posizioni: divenire parte integrante del sistema di valori europei (da Pietro il Grande a Caterina II), proporsi come alternativa spirituale e politica a tale sistema (da Lenin a Putin).
Intorno a questa tesi nel 1961 un giovane storico tedesco, Dieter Groh, costruisce un libro straordinario, che oggi andrebbe riletto tanto esso appare al tempo stesso illuminante sul passato e profetico sul presente che stiamo vivendo.
Si scoprirebbe, tra le altre cose, che l'odierna pretesa di Mosca di annetterci con le armi un pezzo d'Ucraina e la reazione compatta dei Paesi europei a sostegno di Kiev ci riportano come scenario alla fine del Settecento. Anche all'epoca, l'espansionismo russo-zarista a danno della Polonia fu vissuto da Inghilterra, Svezia e Francia (le potenze del tempo) come un attacco all'equilibrio tra gli Stati europei e come il frutto di un dispotismo estraneo ai valori di libertà predicati dall'Illuminismo.
La storia non si ripete, ovviamente, ma ripresenta spesso le antiche tensioni, negli stessi luoghi, con gli stessi attori. E' un caso se da quasi duecento anni la lotta per il possesso della penisola di Crimea (...)
Continua a pag. 16

«Violenza politica, pene più alte»

► **L'intervista** Lollobrigida: «Nessuna aggressione sarà giustificata, da qualsiasi parte provenga»
«Sulle nomine decideremo secondo il merito. Via della Seta, ci muoveremo con gli alleati»

ROMA «Violenza politica, servono pene più alte». Così il ministro Francesco Lollobrigida in una intervista a *Il Messaggero*

Menicucci a pag. 5

Polemica al liceo
Roma, al Mamiani "lezione" su Cospito
Protesta degli agenti

ROMA Bufera sull'assemblea di studenti al liceo classico Mamiani di Roma: invitata a parlare la penalista Ludovica Formoso, legale dell'anarchico Alfredo Cospito.
Loiacono e Marani a pag. 6

L'adeguamento già con l'assegno di marzo
Le pensioni recuperano l'inflazione
Aumenti netti per tutti fino al 6,5%

Luca Cifoni

Recupero dell'inflazione per tutte le pensioni. Con l'assegno di marzo



aumenti netti fino al 6,5%. L'Imps ha applicato l'adeguamento degli importi alla crescita dei prezzi 2022.
A pag. 9

Oltre un milione al voto. Spoglio nella notte
Primarie Pd con il fiato sospeso: Schlein avanti, Bonaccini insegue



ROMA Pd, oltre un milione di votanti alle primarie. E la sorpresa è Schlein: è in vantaggio su Bonaccini. I risultati solo a notte inoltrata.
Bulleri a pag. 7



Barchino affonda davanti alla spiaggia di Crotona: morti almeno 59 migranti, tra loro molte donne e bambini



La strage della disperazione

I primi soccorsi ai superstiti del barcone che si è spezzato in due a "Steccato" di Cutro, nel Crotonese Di Corrado a pag. 3

I SERVIZI

Mattarella-Meloni pressing sulla Ue
«Fermi i trafficanti»
Michela Allegrì
Francesco Malfetano

Meloni: «Impediamo queste tragedie». Mattarella con il governo: «L'Ue fermi i trafficanti».
A pag. 3

Quei sopravvissuti alla ricerca dei figli
«Spariti nel nulla»
Mauro Evangelisti

«Dove sono i nostri figli?». I piccoli naufraghi sollevati con le braccia per tentare di salvarli. Invano.
A pag. 2

Il delitto di Alatri
I killer di Thomas ripresi in un video mentre fuggono



Giovanni Del Giaccio

Thomas, in un video i killer lasciano lo scooter. Un'auto per la fuga.
A pag. 13

Siamo SACE.
Sosteniamo le imprese italiane.
Per crescere insieme.

Per chi cerca garanzie e soluzioni assicurativo-finanziarie per far crescere il proprio business in Italia e nel mondo.
Per chi investe nella sostenibilità e nell'innovazione.
Per chi, come noi, vuole cogliere le sfide del domani.
#insieme2025



WWW.SACE.IT
800.269.264

Il Segno di LUCA
CAPRICORNO
NUOVI INCONTRI

Per il primo quarto di Luna crescente, il nostro satellite è nei Gemelli, il segno complementare al tuo. Ricerca di dialogo e confronto con le persone con cui collabori nel lavoro sono la pietanza principale del menù odierno. La scelta è tra la contrapposizione rigida o la ricerca di un atteggiamento più creativo, improntato al gioco. Che cosa preferisci? Il gioco in cui uno vince e l'altro perde o quello in cui entrambi vincono?
MANTRA DEL GIORNO
Per vincere devo fidarmi anche di te.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 16

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuova Quotidiana di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere della Sport-Studio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Studio € 1,50. *Disarmo su scerba bisogna essere seri - 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 - iniziativa valida a Rovigo e provincia

del lunedì

LUNEDÌ 27 febbraio 2023
1,70 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Macerata, deve catalogare 17mila pagine

«Così metto in ordine i manoscritti di Giacomo Leopardi»

Marchetti a pagina 18



Pd, Schlein avanti su Bonaccini

«Un milione ai gazebo». A metà dello spoglio Elly è in vantaggio di quattro punti sul governatore dell'Emilia-Romagna
Viaggio nelle sezioni: il centro storico di Bologna vira a sinistra, all'ex Casa del popolo di Firenze la parola d'ordine è «cambiamento» da p. 6 a p. 9

Risultato a sorpresa

Il partitone al bivio nei gazebo

Gabriele Canè a pagina 7

Nessuno ha ragione

Bimbi annegati: il nostro fallimento

Davide Rondoni a pagina 5

Piano d'azione solo sulla carta

L'Europa resta ancora a guardare

Lorenzo Castellani a pagina 4

CALABRIA, 59 MIGRANTI MORTI TRA CUI 14 BIMBI, OLTRE 20 DISPERSI. LA NUOVA ROTTA DELL'EGEO

LA STRAGE DEGLI INNOCENTI



I soccorritori coprono i cadaveri delle vittime del naufragio a Steccato di Cutro, in provincia di Crotone

Farruggia e Ponchia da pagina 2 a pagina 5



Nuove accuse Usa alla Cina

«Covid sfuggito dal laboratorio»

Pioli a pagina 12



Mantova, aggredita dalle amiche

La tredicenne rischia la mano

Papa e Jannello alle p. 14 e 15



Doppietta nello sci, Sofia record

Goggia-Brignone Magia azzurra

G. Bonzi e Turrini nel QS

Impermeabile

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



LUNEDÌ 27 FEBBRAIO 2023

IL SECOLO XIX

DEL LUNEDÌ



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno €100,00 - NUMERO 9, COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5398.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

BLUCERCHIATI CONTATI CON LA LAZIO
Spezia, buon 2-2 a Udine
La Samp prova l'impresa

ARDITO E BASSO / PAGINE 30-32



PALLANUOTO, 10° TRIONFO CONSECUTIVO
Pro Recco inarrestabile
È dominio in Coppa Italia

ITALO VALLEBELLA / PAGINA 34



FOCUS PIÙ COLPITI I PICCOLI NEGOZI
Commissioni, la giungla
che frena l'uso del Pos

FRANCESCO MARGIOCCO / PAGINE 10 E 11



IL BILANCIO PROVVISORIO È DI 74 VITTIME (MOLTI I BAMBINI), IMPRECISATO IL NUMERO DEI DISPERSI. I SALVATI SONO 82. RICERCHE PROSEGUITE NELLA NOTTE

Apocalisse sulla spiaggia



I soccorritori impegnati a recuperare i corpi dei migranti sulla spiaggia ionica di Steccato di Cutro, dove è naufragato un barcone partito dalla Turchia

FOTO L'ESPRESSO

Crotone, barcone carico di migranti spinto dalle onde contro gli scogli. Decine di morti sull'arenile Mattarella all'Ue: «Serve più impegno nella lotta ai trafficanti». Piantedosi: «Non dovevano partire»

NICCOLÒ ZANCAN / IMMAGINE STECCATO DI CUTRO

Sono morti a 200 metri da riva, a 200 metri dall'Europa. Qui a Steccato di Cutro, in Italia. L'operato Vincenzo Luciano, cittadino di questo paese sul Mar Ionio, ha visto i cadaveri spogliati dalla tempesta. Ha visto i sommersi. «I corpi erano ovunque, per almeno 200 metri di spiaggia. Morti dappertutto, incredibile. Una donna con le braccia larghe stava là, come crocefissa. Due bambini vicino a lei. E ne abbiamo presi tanti dalle onde, qualcuno ancora vivo». SERVIZI / PAGINE 2-5



IL COMMENTO

ALESSANDRO DE ANGELIS
DIETRO LA TRAGEDIA
IL FALLIMENTO
DELLA POLITICA

Il principio di realtà, che ha il volto dei morti al largo di Crotone, diventa l'elemento disvelatore del problema: l'assenza di una politica sull'immigrazione. L'ARTICOLO / PAGINA 4



«DOVE SONO I MIEI FIGLI?»
LO STRAZIO DEI SUPERSTITI
CHE HANNO PERSO TUTTO

LAURA ANELLO / PAGINA 3

IL DRIDI ANARCHIA

MAURIZIO MAGGIANI
CASO COSPITO,
LA VERA LOTTA
NON È VIOLENTA

Eh, sì, sono uno di quelli lì. Difficile oggi a dirlo, mai stato così difficile, ma eccomi qua, io sono un anarchico, un libertario, e se non bastasse, persino un mazziniano. LA RIFLESSIONE / PAGINA 12

LE PRIMARIE DEM



Schlein a valanga, svolta nel Pd
È lei la segretaria
Un milione al voto

Flavia Amabile

Elly Schlein a valanga alla chiusura dei seggi delle primarie Pd, che hanno visto un milione di votanti. Subito in vantaggio a Roma, Milano, Torino, poi in 14 regioni. Bonaccini, vincitore nei circoli, spazzato via. SERVIZI / PAGINE 6-8

Liguria pilota,
la tendenza Elly
è iniziata qui

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

Schlein strarince in Liguria, con il 67% dei 28.906 voti totali. Un risultato al di là di ogni aspettativa, almeno nella sua portata. Con la regione che si conferma laboratorio e caso-pilota rispetto al dato nazionale. GLI ARTICOLI / PAGINA 8

MOSSA OBBLIGATA:
CAMBIARE TUTTO
PER NON MORIRE

ANALISA CUZZOCREA

Il Pd non era morto o moribondo, non deve cambiare nome, ragion d'essere o valori. Deve semplicemente ritrarsi e riconnettersi con un popolo. L'ARTICOLO / PAGINA 13

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r

LUNEDÌ TRAVEVERSO

L'ISOLA CHE NON C'ERA

CLAUDIO PAGLIERI



Ho sempre sognato di vivere su un'isola. Le isole greche in particolare, ma anche quelle italiane e spagnole, sono sempre state le mie mete preferite di vacanza. L'isola regala un vero senso di distacco dal resto del mondo, quell'"isolamento" appunto che se è imposto diventa una tortura, come al 41 bis, ma se è cercato ti rigenera, dandoti il coraggio di tornare alla vita di sempre. Da qualche anno ho realizzato il mio sogno e vivo su un'isola. Si chiama Genova ed è ormai praticamente irraggiungibile, da qualunque parte la si guardi. A Ovest la separa dalla terraferma il canale di Arenzano, a Est l'istmo di Rapallo. A Nord la pianura padana si fa palude impraticabile alle spalle di Voltri, mentre a Sud è tutto mare

aperto. Difficile, quasi impossibile entrare o uscire da Genova, sia pure con i moderni mezzi di trasporto. Gli aerei sono pochi, costosi e solo in certi giorni della settimana. I treni sono scomodi, costosi anch'essi, mai in orario. Le auto sono perennemente bloccate, e poco importa che siano a benzina, diesel o elettriche. Genova è diventata un'isola, e di questo dato la colpa all'insipienza dei governanti locali, regionali e nazionali. Poi ho capito che lo fanno apposta: siamo ormai una città puramente turistica, che deve regalare ai turisti quella magica sensazione di distacco dal mondo. Il destino degli indigeni, cinquecento o seicentomila poco importa, è già scritto: vedere i figli partire per lavorare all'estero, affittare stanze, allevare capre, sposarsi tra cugini. —

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Lunedì 27 febbraio 2023
Anno LXXX - Numero 57 - € 1,20
San Leandro

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizioni in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + 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

TRAGEDIA IN MARE

Sveglia Europa

Strage sulle coste calabresi
Barcone di migranti affonda
Tanti dispersi e 59 morti

Mattarella alza la voce
«Bruxelles sia responsabile
della gestione dei flussi»

Meloni: «Bloccare le partenze»
I dem speculano sul naufragio
«Colpa dello stop alle Ong»

Ex Provincia
In aula l'acquisto della sede Torino
Domani la decisione sul rinvio a giudizio di 13 indagati per truffa



Sbraga a pagina 15

Inchiesta
Fermato il figlio dell'assassino
Il padre del filippino ha ucciso a Valle Aurelia un connazionale

Sereni a pagina 16

Degrado
La città invisibile delle baraccopoli
In centro e periferia i bivacchi rinascono dopo gli sgomberi



Conti a pagina 14

COMMENTI

- MAZZONI
Il vizio della sinistra
Risolvere la teoria degli opposti estremi
- DI MARCOTULLIO
Stop al Superbonus
C'è una soluzione contro il caos
- VILLOIS
Servono più risorse alla sicurezza

a pagina 11

Il Tempo di Osho

Vittoria di Schlein su Bonaccini Affluenza flop alle primarie Pd

"Veramente io me stavo solo a riparà dalla pioggia"

"Sono due euro"

Mineo e Peconi alle pagine 4 e 5

Piano dei vigili: due pattuglie dedicate a sanzionare la doppia fila Più multe per sosta selvaggia

Follia della dittatura in Iran
No all'istruzione femminile
Il regime avvelena le allieve

Stangata in arrivo per gli automobilisti della Capitale. Scatta il piano straordinario di «repressione delle soste irregolari», disposto dal Comando generale dei vigili urbani. Ogni giorno due pattuglie per ogni gruppo territoriale, sia nel turno mattutino che in quello pomeridiano, saranno dedicate esclusivamente al contrasto del parcheggio selvaggio.

Musacchio a pagina 10

Zanchi a pagina 13

... Un barcone di migranti, partito dalla Turchia, è affondato ieri davanti alle coste calabresi. Tanti i dispersi e 59 i morti. Uno scempio che ha spinto il presidente Mattarella ad alzare la voce contro l'Europa, chiedendo una maggiore responsabilità di Bruxelles nella gestione dei flussi. Anche il premier Meloni ha ribadito l'impegno per fermare le partenze e bloccare gli scafisti. Da sinistra, invece, solo speculazione politica: la tragedia sarebbe figlia delle norme che hanno bloccato l'operatività delle navi Ong.

De Leo e Frasca alle pagine 2 e 3

Regione Lazio
Rocca media per la giunta
Si tratta sulle quote dei partiti

Martini a pagina 7

Oggi funerali a Piazza del Popolo
Camera ardente di Costanzo
Lezione di Maria De Filippi

Puglisi a pagina 9

Nuovo disco di Giorgia
«Nel mio Blu emozioni terrene e magia del cosmo»



Guadalaxara a pagina 18

ANCORA AFRICA
Doctor Vito
falufr Afrika

www.heraldeditore.it

Herakl HE Foto&g

In Svizzera Goggia vince davanti a Brignone
Torna la valanga rosa

CRANS MONTANA Audi FIS Ski World

Lorusso a pagina 21

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: medicinali vanno assunti con cautela. Un medicinale a base di Acido Acetilsalicilico che può avere effetti nocivi anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. N. autorizzazione san. 020676200.



IO Lavoro

La legge Biagi ha 20 anni e resta colonna portante del lavoro
da pag. 41

* Anno 22 - n° 49 - € 3,00 - CHF. 4,50 - Sped. in P. art. 1, c. 1 legge 4884 - DC9 Milano - Lunedì 27 Febbraio 2023

* Con La nuova pensione a € 9,30 in più - Con Il bonus fiscale sulla casa a € 9,90 in più - Con La nuova parata del marketing a € 12,90 in più - Con Il dizionario dei bilanci 2023 a € 9,90 in più

• TUTTE LE AZIENDE CHE ASSUMONO • a pag. 45



Affari Legali

Studi in campo per la svolta green delle aziende
da pag. 29

Italia Oggi Sette
IL PRIMO GIORNALE PER PROFESSIONISTI E IMPRESE



a pag. 5

IN EVIDENZA

Fisco - Errori formali e lacune: tutti gli step per mettersi in regola. Entro il 31 marzo il pagamento della prima o unica rata per la definizione agevolata
Ricca da pag. 10

Documenti - I testi delle sentenze tributarie commentati nella Selezione
www.italiaoggi.it/docio7



Un jolly per le Pmi in crisi

Le modifiche alla composizione negoziata la rendono ora appetibile, soprattutto grazie alla possibilità di stralciare o rateizzare i debiti tributari e previdenziali

Le imprese che si trovano avvertite nella loro prospettiva di continuità aziendale a causa dell'eccessivo carico fiscale e contributivo hanno ora un alleato in più: la Composizione negoziata della crisi d'impresa (Cnc). I tributi e contributi che il debitore in crisi potrà chiedere di pagare ben oltre il termine di 10 anni o addirittura stralciare anche nella Cnc dipenderanno dal confronto con lo scenario della liquidazione giudiziale (Lg) dell'impresa in crisi. Ovvero, se l'impresa fosse assoggettata a fallimento (ora sostituito dalla Lg), quale sarebbe il grado di soddisfazione che il fisco potrebbe ottenere da parte del curatore, a seguito della monetizzazione del patrimonio del debitore e della ripartizione secondo le regole della par conditio creditorum.

Pollio da pag. 2

CONTRO I RINCARI

Energia, l'Ue fa il pieno di aiuti
Misure per 673 miliardi di euro

Rizzi a pag. 8

Conti correnti sempre più cari: come dare una sforbiciata ai costi

Greggioli Ventini a pag. 19



Strumento utile per i momenti bui

Ci sono un paio di mine che potrebbero esplodere nel 2023 e scombussolare l'ecosistema delle piccole e medie imprese. La prima, che interessa soprattutto il mondo dell'edilizia e i settori a esso collegati, è costituita dai crediti d'imposta derivanti dai bonus edilizi che sono finiti nella pancia delle imprese e che non saranno smaltiti, se non, forse, con forti acconti. Insieme ai lavori iniziati e che non potranno essere terminati, il congelamento dei crediti d'imposta rischia di mettere in difficoltà decine di migliaia di imprese. La seconda mina è costituita dall'obbligo, per le imprese con patrimonio o ricavi delle vendite superiori a 4 milioni di euro o con più di venti dipendenti, di nominare il sindaco o il revisore nell'assemblea che approva il bilancio 2022. La prima cosa che farà l'organo di controllo sarà quella di valutare la situazione della società nei termini della sua capacità di restare sul mercato nei prossimi mesi. Nel caso la continuità aziendale dovesse essere considerata in pericolo

continua a pag. 3



GB SOFTWARE
L'evoluzione semplice

GESTIRE LE FATTURE DEI CLIENTI SENZA FATICA? È POSSIBILE!

COLLABORAZIONE E AUTONOMIA

Gli utenti sono sempre collegati in tempo reale con te e lavorano in autonomia (fatture, preventivi, ddt...)

TUTTO A PORTATA DI MANO

Hai anche un CRM per organizzare appuntamenti e progetti e una Documentale per scambiare file

UN AMBIENTE WEB PER OGNI CLIENTE

Attivi uno spazio online per ciascun cliente del tuo Studio (Azienda, Professionista, Forfettario...)

CONTABILITÀ VELOCE

Ricevi i loro documenti in automatico, li contabilizzi in prima nota con un click e alimenti bilanci e fiscali

25 fatture gratuite per ogni tuo cliente

SCOPRI IL NOSTRO SOFTWARE DI FATTURAZIONE

www.softwaregb.it - 06 97626328 - info@gbsoftware.it



LA NAZIONE

del lunedì

LUNEDÌ 27 febbraio 2023
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Le imprese con il fiato sospeso

**Futuro spiagge al bivio
I balneari e le proroghe
«Ora servono certezze»**

Marchetti e Salvetti a pagina 18



Sfida delicata in campionato

**Viola a Verona
E' la partita
della verità**

Servizi nel Qs



Pd, Schlein avanti su Bonaccini

«Un milione ai gazebo». A metà dello spoglio Elly è in vantaggio di quattro punti sul governatore dell'Emilia-Romagna
Viaggio nelle sezioni: il centro storico di Bologna vira a sinistra, all'ex Casa del popolo di Firenze la parola d'ordine è «cambiamento» da p. 6 a p. 9

Risultato a sorpresa

**Il partitone
al bivio
nei gazebo**

Gabriele Canè a pagina 7

Nessuno ha ragione

**Bimbi annegati:
il nostro
fallimento**

Davide Rondoni a pagina 5

Piano d'azione solo sulla carta

**L'Europa
resta ancora
a guardare**

Lorenzo Castellani a pagina 4

CALABRIA, 59 MIGRANTI MORTI TRA CUI 14 BIMBI, OLTRE 20 DISPERSI. LA NUOVA ROTTA DELL'EGEO

LA STRAGE DEGLI INNOCENTI



I soccorritori coprono i cadaveri delle vittime del naufragio a Steccato di Cutro, in provincia di Crotone

Farruggia e Ponchia da pagina 2 a pagina 5



Nuove accuse Usa alla Cina

**«Covid sfuggito
dal laboratorio»**

Pioli a pagina 12



Mantova, aggredita dalle amiche

**La tredicenne
rischia la mano**

Papa e Jannello alle p. 14 e 15



Doppietta nello sci, Sofia record

**Goggia-Brignone
Magia azzurra**

G. Bonzi e Turrini nel QS

Impermeabile

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



SEVENTY
VENEZIA

la Repubblica

SEVENTY
VENEZIA

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

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

Lunedì 27 febbraio 2023



Oggi con *Affari&Finanza*

Anno 30° N° 9 - in Italia € 1,70

MIGRANTI

La strage delle donne e dei bambini

Partiti da Smirne, naufragano nel mare di Crotona
59 i corpi recuperati, ancora decine i dispersi

dai nostri inviati
Alessia Candito
e **Dario Del Porto**

La spiaggia è spazzata dal vento di scirocco, il mare così alto da sfiorare forza 5. È l'alba, sulla riva di Steccato di Cutro. **alle pagine 2-7**
con servizi di **Giannoli e Zinitti**

Chiamata
in correità

di **Elena Stancanelli**
a pagina 26



☒ Cutro
Le vittime del naufragio in Calabria coperte dai soccorritori

IL VOTO DELLE PRIMARIE PD

Una sorpresa di nome Elly

Il centro-nord e la grandi città fanno volare Schlein: "Saremo il partito dei diritti e un problema per Meloni". Per la prima volta una donna guida la sinistra
Un milione e 300 mila elettori si sono messi in fila ai gazebo per testimoniare che l'opposizione è viva. Si apre una nuova fase della politica italiana

Occhetto: "È entrata finalmente aria nuova. Ora fondere utopia e pragmatismo"

di **Stefano Cappellini**

Si abusa spesso in politica dell'espressione "anno zero", stavolta però per il Pd è davvero quella più azzeccata. La vittoria di Elly Schlein, sorprendente ma non imprevedibile, apre una stagione nuova e ricca di potenzialità come di grandi incognite e ostacoli. Per Schlein, che si è iscritta al Pd alla vigilia del congresso, la prima missione è interna: ha vinto contro il parere degli altri iscritti.

a pagina 9
I servizi a pagine 8-13



Elly Schlein, nuova segretaria del Pd

Il commento

Il lampo nel buio

di **Carmelo Lopapa**

È un lampo nel buio. Stavolta si accende a sinistra. Squarcia il cielo italiano in modo ancor più fragoroso rispetto a quanto avvenuto a ottobre, quando la prima donna è stata chiamata a guidare il governo. **a pagina 26**

La storia

Si è rotto il soffitto di cristallo

di **Chiara Valerio**

Nel discorso di insediamento alla Presidenza della Camera del 20 Giugno 1979, Nilde Iotti diceva "Io stessa vivo quasi in modo emblematico questo momento, avvertendo in esso un significato profondo". **a pagina 11**

L'editoriale

Antifascismo e inversione culturale

di **Ezio Mauro**

Il cortocircuito del ministro dell'Istruzione che critica una preside, perché dopo un'aggressione di destra ricorda agli studenti che il fascismo è nato nella violenza, è un gesto istituzionale incomprensibile. **a pagina 27**

1959-2023



Ciao Curzio,
talento puro
del contropotere

a pagine 28 e 29



SEVENTY
VENEZIA

SEVENTYVENEZIA.COM

Il reportage



L'oligarca filorusso sponsorizzato da FI che vuole la Moldavia

dalla nostra inviata
Mastrobuoni a pagina 21

L'analisi



Superbonus, overdose di edilizia da cui uscire

di **Boeri e Perotti**
a pagina 17

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821; Fax 06/49822923 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Vincenzimare, 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 / € 2,92 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



IL RICORDO
Curzio Maltese, l'intelligenza al servizio di giornali e politica
MARIO BAUDINO - PAGINA 29

IL GUSTO
Indovina cosa servono a cena la farina di grillo provata a tavola
FRANCESCA DEL VECCHIO - PAGINA 25

LO SPORT
Goggia e Brignone, che colpo le italiane regine della discesa
DANIELA COTTO - PAGINA 37



LA STAMPA

LUNEDÌ 27 FEBBRAIO 2023



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 157 II N.56 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

TRAGEDIA DI MIGRANTI A CROTONE. AFFONDA UN BARCONO. ALMENO 74 I MORTI, C'È ANCHE UN NEONATO. IL GOVERNO MELONI SE LA PRENDE CON L'EUROPA

La strage degli innocenti

LAURA ANELLO, ALESSANDRO DE ANGELIS, NICCOLÒ ZANCAN



IL CARICO RESIDUALE
ANDREA MALAGUTI
Questo sì che era una bel carico residuale. Venti bambini, un neonato, almeno cento persone. - PAGINA 27

LO SCHIAFFO AI DIRITTI
GIORGIA LINARDI
Si stimano oltre cento vittime tra le 177 persone di provenienza afghana, iraniana e pakistana. - PAGINA 8

QUEI BIMBI STRAZIATI
KARIMA MOUAL
Dove sono i nostri figli? Dove sono i nostri bambini? È il grido straziante di una madre. - PAGINA 4

IL CASO COSPITO

Io, vecchio anarchico so che la vera lotta non è mai violenta

MAURIZIO MAGGIANI



Difficile oggi a dirlo, mai stato così difficile, ma eccomi qua, io sono un anarchico, un libertario, e se non bastasse, persino un mazziniano. - PAGINA 15

L'INCHIESTA

Alessandria giudica nel tribunale a pezzi

GIUSEPPE SALVAGGIULO



Se la «terribile piaga» della Palermo di Johnny Stecchino era il traffico, quella del tribunale di Alessandria è il freddo. - PAGINA 17

LA STORIA

Lo Russo: «Per Fatima serve lo Ius Scholae»

CLAUDIA LUISE



«Lo Ius Scholae va ripreso» dice il sindaco di Torino Lo Russo a proposito di Fatima, cavaliere senza cittadinanza. - PAGINA 23

LA DEPUTATA A SORPRESA OTTIENE QUASI IL 60 PER CENTO DEI VOTI. NEI GRANDI CENTRI DOPPIATO IL GOVERNATORE-RIVALE

Schlein a valanga, il Pd volta pagina

Eletta ai gazebo: «Una piccola grande rivoluzione». Meloni: «Aiuti la sinistra a guardare avanti»

IL COMMENTO

ANCHE A SINISTRA È «FATTORE DONNA»
ANNALISA CUZZOCREA

Il primo dato è la partecipazione. Portare a votare un milione di elettori, significa che il disincanto democratico non è un destino. - PAGINA 27

La valanga di Elly Schlein inizia poco dopo la chiusura dei seggi delle primarie Pd. E parte con lo spoglio dei voti nelle grandi città dove la deputata era favorita. AMARILIA, CARRATELLE E DI MATTEO - PAGINE 10-12

Lo sfidante punito nelle città «Pronti a darle una mano»
Carlo Bertini



L'INTERVISTA

Landini: ora chiediamo la settimana di 4 giorni
MARCO ZATTERIN

Auguri al Pd da Maurizio Landini che, in un'intervista a La Stampa, avanza subito una richiesta: la settimana lavorativa di 4 giorni. - PAGINA 13

MAISON & loisir
IL SAIGONE DELL'ABITARE DI AOSTA

dal 28 aprile al 1 maggio 2023
Area Espace Aosta

L'ADDIO A COSTANZO

L'ultima vanità, un selfie con Maria

MICHELA MARZANO
Cosa avresti fatto o risposto tu se, morto tuo marito (o deceduta tua moglie), ti si fosse avvicinato un perfetto sconosciuto chiedendoti un selfie - sì lo sto chiedendo a te, che il selfie te lo sei voluto fare con Maria De Filippi, proprio a te, sì, come avresti reagito se fosse successo a te? Voglio sincerità, però! - PAGINA 31



LA TELEVISIONE

La striscia di Vespa nella Rai meloniana
MARIA BERLINGUER

Sarà Bruno Vespa a partire da questa sera a occupare lo spazio che fu in un'altra era di Enzo Biagi su Raiuno. - PAGINE 30 E 31

dicaF
GHIGO

Espresso Italiano
Dal 1942



	<p>SERGIO IORI/EUROGROUP «IN BORSA PER CAVALCARE LA SFIDA DELL'AUTO ELETTRICA» di Alessandra Puato 5</p> 	<p>AMERIO/PERMARE LEADER MONDIALI DELLA NAUTICA «ABBIAMO FATTO SISTEMA, IMITATECI» di Maria Elena Zanini 11</p>	<p>PREVIDENZA INTEGRATIVA I FONDI PENSIONE BATTONO IL TFR E LA RENDITA PUÒ SALIRE DEL 20% di Carbone e Petruccianni 32</p>	
---	---	--	---	---

Risparmio, Mercato, Imprese

L'Economia

LUNEDÌ 27.02.2023 ANNO XXVII - N. 8
 economia.corriere.it

del **CORRIERE DELLA SERA**

DIFENDERE I RISPARMI
 ATTENZIONE ALLE SCORCIAIOIE

L'ANTIDOTO ALL'INFLAZIONE? ECONOMIA REALE E INVESTIMENTI

di **Ferruccio de Bortoli**

La pubblicità del nuovo Btp Italia, in sottoscrizione dal 6 all'8 marzo, è accattivante. Lo spot spiega che il nuovo titolo protegge dalla «crescita dell'inflazione». Una promessa impegnativa. L'andamento dei prezzi al consumo, che è stato del 10,1% su base annua nel gennaio scorso, pur essendo in leggera diminuzione, continua a impoverire salari, stipendi e risparmi.

L'inflazione attesa per il 2023 è pari al 5,2% per l'indice generale e del 3,2% la componente di fondo, cioè quella depurata dai beni energetici. Sono questi i livelli che si avrebbero a fine anno se, per i prossimi mesi, nei listini dei prezzi sui quali l'inflazione viene calcolata, vi fossero variazioni mensili nulle.

Il nuovo Btp Italia, della durata quinquennale, è diretto, come altre offerte in passato, ai singoli risparmiatori e alle famiglie. E si presenta come una sorta di prodotto-simbolo nella nuova strategia, peraltro annunciata anche dalla stessa premier, Giorgia Meloni, di aumentare l'italianità del debito, già comunque per tre quarti domestico. La finalità è quella di proteggerci meglio da eventuali nuovi shock finanziari.

CONTINUA A PAGINA 2

Con articoli di **Edoardo De Biasi, Federico De Rosa, Dario Di Vico, Federico Fubini, Daniele Manca, Alberto Mingardi, Stefano Righi, Nicola Saldutti**
 4, 6, 12, 13, 14, 15



Davide Bollati

DAVINES

«SOSTENIBILITÀ, ALTRI IMPIANTI E NUOVI MERCATI: LA STRADA PER LO SVILUPPO»

di **Enrica Roddolo**
 8

Distribuito con il Corriere della Sera, non vendibile separatamente. Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L.46/2004 art. 1 c.1 DCB Milano

DIAMO AI PROGETTI L'ECCELLENZA CHE MERITANO

Bomi Group, per la sua nuova logistica di oltre 15.000 m² "BOLOGNA ONE SITE", ha scelto Mitsubishi Electric per la realizzazione di sistemi per il riscaldamento e raffrescamento d'aria.

Logistica BOMI GROUP "BOLOGNA ONE SITE" (Bologna)



ING. VITTORIO GALLARINI



Mitsubishi Electric è sempre più coinvolta in prestigiosi e avveniristici progetti, grazie alla qualità delle sue soluzioni tecnologiche e ad un'ampia gamma di servizi dedicati pre e post vendita. Oggi è il partner ideale perché ha a cuore non solo il rispetto ambientale, ma anche il risparmio energetico che si traduce in una significativa riduzione dei consumi.

Mitsubishi Electric, il piacere del clima ideale.



Agenparl

Trieste

IL SIGILLO TRECENTESCO DI TRIESTE ALL'AMMIRAGLIO VINCENZO VITALE, GIA' DIRETTORE MARITTIMO E COMANDANTE DEL PORTO DI TRIESTE: DOMANI, LUNEDI' 27 FEBBRAIO, ALLE ORE 12.00, NEL SALOTTO AZZURRO DEL MUNICIPIO

(AGENPARL) - dom 26 febbraio 2023 Si allega l'invito per il conferimento del Sigillo Trecentesco della Città di Trieste all'ammiraglio Vincenzo Vitale, già Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Trieste, che si terrà domani, lunedì 27 febbraio alle ore 12.00 nel Salotto Azzurro del Municipio. Cordiali saluti. 26/02/23 IL SIGILLO TRECENTESCO DI TRIESTE

ALL'AMMIRAGLIO VINCENZO VITALE, GIA' DIRETTORE MARITTIMO E COMANDANTE DEL PORTO DI TRIESTE: DOMANI, LUNEDI' 27 FEBBRAIO, ALLE ORE 12.00, NEL SALOTTO AZZURRO DEL MUNICIPIO

Domani, lunedì 27 febbraio, alle ore 12.00, nel Salotto Azzurro Municipale, il Comune di Trieste conferirà il Sigillo Trecentesco della Città di Trieste all'ammiraglio Vincenzo Vitale, già Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Trieste. Testo Allegato: INFORMAZIONE ISTITUZIONALE E OPEN

GOVERNMENT Ufficio Stampa 26 /02/2023 IL SIGILLO TRECENTESCO DI TRIESTE ALL'AMMIRAGLIO VINCENZO VITALE, GIA' DIRETTORE MARITTIMO E COMANDANTE DEL PORTO DI TRIESTE: DOMANI, LUNEDI' 27 FEBBRAIO, ALLE ORE 12.00, NEL SALOTTO AZZURRO DEL

MUNICIPIO Domani, lunedì 27 febbraio, alle ore 12.00, nel Salotto Azzurro Municipale, il Comune di Trieste conferirà il Sigillo Trecentesco della Città di Trieste all'ammiraglio Vincenzo V LA PRESENZA DI UN VOSTRO GIORNALISTA SARA' PARTICOLARMENTE GRADITA. GRAZIE DELL'ATTENZIONE. COMTS.



Agenparl

IL SIGILLO TRECENTESCO DI TRIESTE ALL'AMMIRAGLIO VINCENZO VITALE, GIA' DIRETTORE MARITTIMO E COMANDANTE DEL PORTO DI TRIESTE: DOMANI, LUNEDI' 27 FEBBRAIO, ALLE ORE 12.00, NEL SALOTTO AZZURRO DEL MUNICIPIO



02/26/2023 10:41

(AGENPARL) - dom 26 febbraio 2023 Si allega l'invito per il conferimento del Sigillo Trecentesco della Città di Trieste all'ammiraglio Vincenzo Vitale, già Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Trieste, che si terrà domani, lunedì 27 febbraio alle ore 12.00 nel Salotto Azzurro del Municipio. Cordiali saluti. 26/02/23 IL SIGILLO TRECENTESCO DI TRIESTE ALL'AMMIRAGLIO VINCENZO VITALE, GIA' DIRETTORE MARITTIMO E COMANDANTE DEL PORTO DI TRIESTE: DOMANI, LUNEDI' 27 FEBBRAIO, ALLE ORE

Informazioni Marittime

Venezia

Marghera, il piano di emergenza ora include gli ormeggi crocieristici

Protezione Civile e Comune di Venezia hanno completato il documento con gli attracchi provvisori per le grandi navi, in attesa della realizzazione di una nuova stazione marittima

Il piano di emergenza del polo industriale di Porto Marghera, a **Venezia**, si aggiorna includendo gli ormeggi provvisori delle grandi navi da crociera, che si sono spostate lì da quando ad agosto del 2021 non possono più transitare nel canale di San Marco e in quello di Giudecca. La Protezione civile e il Comune di **Venezia** hanno lavorato alla modifica documento che ora include questi ormeggi provvisori, in attesa che venga realizzata una stazione marittima. Per il resto il Piano è sostanzialmente immutato, il quale serve a prevenire gli incidenti legati alle attività industriali di Porto Marghera. Nei prossimi giorni verrà pubblicato sull'Albo pretorio del Comune di **Venezia** e sul sito della Prefettura di **Venezia**.

Informazioni Marittime

Marghera, il piano di emergenza ora include gli ormeggi crocieristici



02/26/2023 17:57

- Giulio Gigante

Protezione Civile e Comune di Venezia hanno completato il documento con gli attracchi provvisori per le grandi navi. In attesa della realizzazione di una nuova stazione marittima il piano di emergenza del polo industriale di Porto Marghera, a Venezia, si aggiorna includendo gli ormeggi provvisori delle grandi navi da crociera, che si sono spostate lì da quando ad agosto del 2021 non possono più transitare nel canale di San Marco e in quello di Giudecca. La Protezione civile e il Comune di Venezia hanno lavorato alla modifica documento che ora include questi ormeggi provvisori, in attesa che venga realizzata una stazione marittima. Per il resto il Piano è sostanzialmente immutato, il quale serve a prevenire gli incidenti legati alle attività industriali di Porto Marghera. Nei prossimi giorni verrà pubblicato sull'Albo pretorio del Comune di Venezia e sul sito della Prefettura di Venezia.

Venezia Today

Venezia

Raffiche di vento forte, nave Olympic Champion finisce contro le briccole

Il traghetto con bandiera greca stava facendo manovra per entrare in darsena a Fusina. L'allarme diffuso dai piloti del Porto. La Capitaneria ha disposto verifiche tecniche sulla nave

Un incidente nautico è accaduto verso le 9 di domenica mattina in **porto** a **Venezia**. Il traghetto di bandiera greca "Olympic Champion" ha urtato contro alcune briccole del canale navigabile, nel corso della manovra di ingresso alla darsena di Fusina. L'allarme è stato dato dai piloti che hanno avvisato i soccorsi e la Capitaneria. Anche se da una prima valutazione sembra che l'impatto della nave sia stato causato da un'improvvisa raffica di vento forte, che le previsioni meteo Arpav avevano preannunciato sulla costa, la Capitaneria ha disposto verifiche tecniche sulla nave e sta accertando ogni altra possibile anomalia. Gli operatori del Centro Vts della Guardia costiera di **Venezia** monitorano le navi in transito, in entrata o in uscita al fine di garantire la sicurezza della navigazione. Nessuna conseguenza è stata registrata per i passeggeri o il personale a bordo della Olympic Champion.



Raffiche di vento forte, nave Olympic Champion finisce contro le briccole



02/26/2023 14:51

Il traghetto con bandiera greca stava facendo manovra per entrare in darsena a Fusina. L'allarme diffuso dai piloti del Porto. La Capitaneria ha disposto verifiche tecniche sulla nave. Un incidente nautico è accaduto verso le 9 di domenica mattina in porto a Venezia. Il traghetto di bandiera greca "Olympic Champion" ha urtato contro alcune briccole del canale navigabile, nel corso della manovra di ingresso alla darsena di Fusina. L'allarme è stato dato dai piloti che hanno avvisato i soccorsi e la Capitaneria. Anche se da una prima valutazione sembra che l'impatto della nave sia stato causato da un'improvvisa raffica di vento forte, che le previsioni meteo Arpav avevano preannunciato sulla costa, la Capitaneria ha disposto verifiche tecniche sulla nave e sta accertando ogni altra possibile anomalia. Gli operatori del Centro Vts della Guardia costiera di Venezia monitorano le navi in transito, in entrata o in uscita al fine di garantire la sicurezza della navigazione. Nessuna conseguenza è stata registrata per i passeggeri o il personale a bordo della Olympic Champion.

Piu Notizie

Ravenna

Allerta meteo oggi a Ravenna: divieto di accesso a dighe foranee e moli guardiani

In seguito alla ricezione di una " ALLERTA METEO IDROGEOLOGICA-IDRAULICA " da parte dell'Agenzia Regionale della Protezione Civile con Allerta n. 022/2023 valida per il giorno 26.02.2023, nel quale potranno verificarsi: "Dalle prime ore della giornata di domenica 26 febbraio una massa di aria fredda proveniente dai Balcani interesserà la nostra regione determinando un rapido peggioramento del tempo. L'aumento della ventilazione da nord-est è previsto già nel corso della notte ed interesserà tutta la regione con venti di burrasca moderata (intensità tra 62 km/h e 74 km/h) e raffiche di intensità superiore. Sul settore costiero e le zone di crinale sono previsti venti di burrasca forte (intensità tra 74 km/h e 88 km/h). Il mare sarà agitato al largo, con altezza dell'onda prevista superiore a 3,2 metri. Sono previste inoltre precipitazioni nel corso delle prime ore della giornata con nevicate inizialmente a quote alte ma in rapido abbassamento fino ai 300 metri nel pomeriggio-sera, con accumuli intorno ai 5-15 cm nelle zone collinari e intorno ai 10-25 cm sui rilievi. Le precipitazioni sono attese con particolare consistenza sui rilievi orientali e possono generare innalzamenti dei livelli idrometrici sui bacini romagnoli.." La Capitaneria di Porto di Ravenna sensibilizza la cittadinanza al rispetto dell'Ordinanza n°07/2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale, che, tra l'altro, prevede in caso di allertamento segnalato dalla competente Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile e da ARPAE nonché, comunque, in presenza di condizioni meteo-marine avverse, il divieto a chiunque (ivi compresi i soggetti autorizzati) di accesso e di transito sulle dighe foranee e sui moli guardiani, nonché l'obbligo a chiunque si trovi già in loco di abbandonare urgentemente le infrastrutture.



Ship Mag

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il vice ministro Rixi in visita all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale

Ha chiesto di essere sempre aggiornato e informato sui piani di sviluppo e delle iniziative sui temi portuali e delle infrastrutture

Ancona - Visita istituzionale del vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Il Vice Ministro è stato accolto dal Presidente Adsp Vincenzo Garofalo e dal Segretario generale Salvatore Minervino e nella sede dell'istituzione portuale ha incontrato anche il Presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, l'Assessore regionale allo Sviluppo economico, Andrea Maria Antonini, il Sindaco del Comune di **Ancona**, Valeria Mancinelli, il Direttore marittimo Marche e Comandante del **porto** di **Ancona**, Capitano di vascello Donato De Carolis, e il Comandante delle Scuole della Marina Militare, Ammiraglio di divisione Antonio Natale. Al centro del confronto, ci sono stati i temi dello sviluppo del **porto** di **Ancona** e delle infrastrutture, del sistema dell'Adriatico centrale e del settore della cantieristica. Il Vice Ministro Rixi ha ascoltato tutti gli intervenuti all'incontro chiedendo di essere sempre aggiornato e informato sui piani di sviluppo e delle iniziative sui temi portuali e delle infrastrutture e offrendo la sua collaborazione per le proposte che possono venire dalle esperienze territoriali. Nella sede Adsp, il Vice Ministro Rixi ha incontrato anche alcuni rappresentanti dei cantieri navali che costruiscono yacht. Ha poi fatto visita alla sede di Fincantieri dove ha incontrato i vertici dell'azienda e dove si è discusso delle prospettive di crescita dello stabilimento. "E' fondamentale il confronto e la collaborazione fra le diverse istituzioni di riferimento per il **porto** dorico e per il sistema portuale dell'Adriatico centrale - ha detto il presidente Vincenzo Garofalo -. La visita del Vice Ministro Rixi, che ringrazio per la sua disponibilità, è un ulteriore tassello di un processo continuo di confronto sui temi delle infrastrutture e dello sviluppo portuale".

Ship Mag

Il vice ministro Rixi in visita all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale



02/26/2023 16:22

- Giancarlo Barlazzi

Ha chiesto di essere sempre aggiornato e informato sui piani di sviluppo e delle iniziative sui temi portuali e delle infrastrutture Ancona - Visita istituzionale del vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Il Vice Ministro è stato accolto dal Presidente Adsp Vincenzo Garofalo e dal Segretario generale Salvatore Minervino e nella sede dell'istituzione portuale ha incontrato anche il Presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, l'Assessore regionale allo Sviluppo economico, Andrea Maria Antonini, il Sindaco del Comune di Ancona, Valeria Mancinelli, il Direttore marittimo Marche e Comandante del porto di Ancona, Capitano di vascello Donato De Carolis, e il Comandante delle Scuole della Marina Militare, Ammiraglio di divisione Antonio Natale. Al centro del confronto, ci sono stati i temi dello sviluppo del porto di Ancona e delle infrastrutture, del sistema dell'Adriatico centrale e del settore della cantieristica. Il Vice Ministro Rixi ha ascoltato tutti gli intervenuti all'incontro chiedendo di essere sempre aggiornato e informato sui piani di sviluppo e delle iniziative sui temi portuali e delle infrastrutture e offrendo la sua collaborazione per le proposte che possono venire dalle esperienze territoriali. Nella sede Adsp, il Vice Ministro Rixi ha incontrato anche alcuni rappresentanti dei cantieri navali che costruiscono yacht. Ha poi fatto visita alla sede di Fincantieri dove ha incontrato i vertici dell'azienda e dove si è discusso delle prospettive di crescita dello stabilimento. "E' fondamentale il confronto e la collaborazione fra le diverse istituzioni di riferimento per il porto dorico e per il sistema

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

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

(AGENPARL) - ROMA, 23 Febbraio 2023 - 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. 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.



Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

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 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

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

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). [Traffico-ADSP-del-Mar-Tirreno-Centro-Settentrionale-anno-2022 Download](#) [Traffico-Porto-di-Civitavecchia-anno-2022 Download](#) [Traffico-Porto-di-Fiumicino-anno-2022 Download](#) [Traffico-Porto-di-Gaeta-anno-2022 Download](#).

Musolino: "In due anni 300 milioni di investimenti"

ADSP Il presidente Musolino commenta i dati dei traffici 2022, soddisfatto anche per le merci. Tanti i cantieri già aperti. Si accelera per l'apertura a sud e il prolungamento dell'antemurale

Il dato sulle merci è positivo, sono arrivati più contenitori pieni rispetto ai vuoti, e questo significa più merce. «In cifra assoluta siamo ancora lontani dal pieno potenziale - ha spiegato Musolino - abbiamo però iniziato i lavori dell'ultimo miglio ferroviario e quindi fornendo i binari direttamente in banchina, (contenitori, traghetti, agroalimentare e banchina 24), oltre al nuovo fascio binari nella zona di manovra portuale, aumenteremo la competitività lato terra e quindi avremo più opportunità per arrivare ad una maggiore performance anche per i contenitori. Restano da colmare delle criticità nel retroporto e dei limiti infrastrutturali, rappresentati dal completamento della Civitavecchia Orte, ad esempio, e dalla Roma Latina». Per il retroporto il presidente ha fatto riferimento al lavoro avviato con il Comune, perché molte aree non hanno una corretta destinazione d'uso: occorre quindi colmare questo gap per rendere più attrattiva l'area portuale, a 360 gradi. Un esempio virtuoso, in questo senso, è dato dalla Cfft e dal suo interporto, oggi pieno e in grado di rispondere al meglio alle richieste del mercato. «Il nostro potenziale è importante - ha aggiunto Musolino - tra collegamenti che stiamo costruendo ed infrastrutture che stiamo completando si può fare molto. I soldi ci sono, molte infrastrutture sono già finanziate: non abbiamo più scuse. Noi stiamo facendo la nostra parte. Siamo già operativi con l'ultimo miglio. In questo mese chiudiamo la prima parte delle gare per l'apertura a sud del porto, intervento da 66 milioni, e per il prolungamento dell'antemurale da 100 milioni. Altri 40 milioni sono destinati al primo lotto di opere messe a gara per il cold ironing: qui siamo in dirittura con l'arrivo della progettazione della fattibilità tecnico economica». In poco meno di due anni, insomma, «l'Adsp ha messo in campo oltre 300 milioni di investimenti reali, con metà già a cantiere aperto». Senza dimenticare la Darsena Mare Nostrum, ad oggi non finanziata e solo in fase progettuale. «Non l'abbiamo dimenticata - ha concluso Musolino - stiamo cercando di costruire un percorso anche a livello statale. Magari già dalla prossima Finanziaria potremmo cercare di ottenere un qualche investimento pubblico in più, in virtù del fatto che l'espansione del porto può servire all'interesse nazionale».

Musolino: "In due anni 300 milioni di investimenti"



02/26/2023 08:45

ADSP Il presidente Musolino commenta i dati dei traffici 2022, soddisfatto anche per le merci. Tanti i cantieri già aperti. Si accelera per l'apertura a sud e il prolungamento dell'antemurale Il dato sulle merci è positivo, sono arrivati più contenitori pieni rispetto ai vuoti, e questo significa più merce. «In cifra assoluta siamo ancora lontani dal pieno potenziale - ha spiegato Musolino - abbiamo però iniziato i lavori dell'ultimo miglio ferroviario e quindi fornendo i binari direttamente in banchina, (contenitori, traghetti, agroalimentare e banchina 24), oltre al nuovo fascio binari nella zona di manovra portuale, aumenteremo la competitività lato terra e quindi avremo più opportunità per arrivare ad una maggiore performance anche per i contenitori. Restano da colmare delle criticità nel retroporto e dei limiti infrastrutturali, rappresentati dal completamento della Civitavecchia Orte, ad esempio, e dalla Roma Latina». Per il retroporto il presidente ha fatto riferimento al lavoro avviato con il Comune, perché molte aree non hanno una corretta destinazione d'uso: occorre quindi colmare questo gap per rendere più attrattiva l'area portuale, a 360 gradi. Un esempio virtuoso, in questo senso, è dato dalla Cfft e dal suo interporto, oggi pieno e in grado di rispondere al meglio alle richieste del mercato. «Il nostro potenziale è importante - ha aggiunto Musolino - tra collegamenti che stiamo costruendo ed infrastrutture che stiamo completando si può fare molto. I soldi ci sono, molte infrastrutture sono già finanziate: non abbiamo più scuse. Noi stiamo facendo la nostra parte. Siamo già operativi con l'ultimo miglio. In questo mese chiudiamo la prima parte delle gare per l'apertura a sud del porto, intervento da 66 milioni, e per il prolungamento dell'antemurale da 100 milioni. Altri 40 milioni sono destinati al primo lotto di opere messe a

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Vela Olimpica, al Porto di Roma il primo raduno giovanile del doppio acrobatico 49er

Si è concluso nei giorni scorsi al Porto Turistico di Roma il primo stage della classe olimpica 49er della stagione 2023, inserito nel programma tecnico "Sviluppo & Under" della Federazione Italiana Vela. Presso il Centro Federale di Ostia sette equipaggi hanno preso parte alla sessione di allenamento di cinque giorni, coordinata dal tecnico federale Daniel Loperfido. Durante lo stage si sono svolte uscite in acqua con esercizi per migliorare le prestazioni dei team in manovra, esercizi sulle partenze in regata e regate di allenamento. A terra si sono svolte lezioni teoriche con analisi video e test fisici, con supervisore il preparatore atletico della Federazione Italiana Vela, Luca Parisi.

Lo stage appena concluso si inserisce nel Programma tecnico FIV denominato Sviluppo & Under (S&U), avviato dalla Federazione Italiana Vela nel 2021 e dedicato specificamente alla delicata fase di attività agonistica degli atleti nel passaggio dalle classi propedeutiche giovanili alle classi Olimpiche. Il progetto S&U si affianca al programma Assoluto di Preparazione Olimpica e si avvale inoltre dell'importante collaborazione dell'Istituto di Scienza dello Sport del CONI e chiama in causa anche le

strutture territoriali FIV, Zone, Circoli e i rispettivi allenatori e preparatori. "L'obiettivo - afferma il consigliere federale, Domenico Foschini - è quello di seguire i giovani atleti più interessanti, possibilmente già coinvolti con le attività tecniche nazionali Under 19, che sono passati o stanno valutando il passaggio a una disciplina Olimpica, in una fascia di età indicativa fino a 25 anni, per aiutarli a strutturare e programmare al meglio la preparazione". "E' un onore per il Porto Turistico di Roma poter ospitare queste attività federali - ha commentato il direttore del Porto, Alessandro Mei - perché rendono viva la struttura portuale tutto l'anno. La posizione geografica centrale e la disponibilità di una struttura che ben si presta a queste attività hanno consentito l'apertura da parte della FIV di uno dei pochi Centri Federali presenti in Italia". Per la classe olimpica 49er il prossimo appuntamento sarà a **Napoli** in vista della prima regata nazionale in programma dal 17 al 19 Marzo.



Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti di Roma, traffico merci in crescita dell'11,8% nel 2022

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

Roma - Il 2022 si è chiuso col segno positivo per le principali categorie merceologiche per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale: il traffico si è attestato a oltre 14,9 milioni di tonnellate in crescita dell'11,8% 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). I crocieristi sono stati 2.174.515. 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 forte aumento del 47,2%. "Il 2022 - dice 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".

Ship Mag

Porti di Roma, traffico merci in crescita dell'11,8% nel 2022



02/26/2023 19:13

-Daniele Faganini

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 Roma - Il 2022 si è chiuso col segno positivo per le principali categorie merceologiche per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale: il traffico si è attestato a oltre 14,9 milioni di tonnellate in crescita dell'11,8% 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). I crocieristi sono stati 2.174.515. 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 forte aumento del 47,2%. "Il 2022 - dice 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

Operazioni di Guardia Costiera di Cagliari contro la pesca abusiva ed illegale

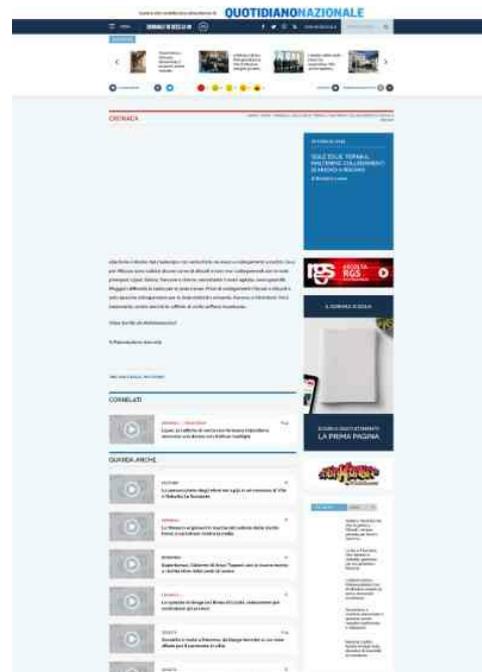
Operazioni di Guardia Costiera di Cagliari contro la pesca abusiva ed illegale

Aumentano i controlli via terra e via mare della Guardia Costiera di Cagliari per contrastare la pesca illegale e tutelare di specie ittiche protette. La Guardia Costiera di Cagliari è sempre attenta alle attività mirate a contrastare illeciti in materia di pesca. Ha individuato, nella giornata del 25 febbraio, un pescatore sportivo intento alla pesca illegale. Era intento alla pesca del riccio di mare e di murici (bocconi) nello specchio acqueo del porto di Cagliari. Inoltre, in tale luogo, le immersioni e la pesca sono, tra l'altro, interdetti. Durante l'operazione sono state irrogate sanzioni per 4000 euro. La Guardia Costiera ha sequestrato circa 7 kg di prodotto ittico tra ricci di mare e murici. Li hanno rigettati in mare in quanto viventi, da una motovedetta della Guardia Costiera, anch'essa impegnata in attività di pattugliamento. In aggiunta a questo hanno contestato al pescatore sportivo la pesca subacquea con respiratore. E' infatti vietata dalla normativa nazionale ed è stata inoltre sequestrata l'attrezzatura da pesca. I controlli, effettuati via terra e via mare, sono finalizzati al contrasto alla pesca illegale ed alla tutela di specie ittiche protette. Numerosi interventi e attività di controllo dei commercianti e ristoratori. Nei giorni scorsi una motovedetta della Capitaneria di porto ha rinvenuto e sequestrato 85 nasse prive di corretta identificazione e segnalazione. Esse erano infatti deposte illegalmente da anonimi di fronte alla spiaggia del Poetto. Hanno liberato il prodotto ittico ivi contenuto in quanto ancora vivente. La Guardia Costiera di Cagliari sta, inoltre, svolgendo una intensa e continua attività di controllo dei commercianti e dei ristoratori. Lo scopo è di tutelare la salute dei consumatori di prodotti ittici contro la commercializzazione di prodotti privi della certificazione prevista ed obbligatoria.



Isole Eolie, torna il maltempo: collegamenti di nuovo a rischio

Alle Eolie il ritorno del maltempo con vento forte da ovest e collegamenti a rischio. Da e per **Milazzo** sono saltate alcune corse di aliscafi e navi, ma i collegamenti con le isole principali, Lipari, Salina, Vulcano e ritorno, nonostante il mare agitato, sono garantiti. Maggiori difficoltà al solito per le isole minori. Prive di collegamenti Filicudi e Alicudi e solo qualche collegamento per le isole dell'altro versante, Panarea e Stromboli. Poi è isolamento, anche perché le raffiche di vento soffiano impetuose. Video fornito da Notiziarioeolie.it © Riproduzione riservata.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto troppo basso per il transito delle navi? Assolutamente no

Attualmente non esiste nave al mondo che non passerebbe sotto il Ponte progettato dal Consorzio Eurolink di cui la Salini-Impregilo, oggi Webuild

Mentre prosegue l'iter per la costruzione del Ponte sullo Stretto, Federlogistica-Confrasperto teme che l'infrastruttura possa rivelarsi troppo basso per il transito delle navi. "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 nel Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere **Messina** o Catania partendo da Napoli". Ma in realtà ciò non è vero in quanto attualmente non esiste nave al mondo che non passerebbe sotto il Ponte progettato dal Consorzio Eurolink di cui la Salini-Impregilo, oggi Webuild, è capofila.



Stretto Web

Ponte sullo Stretto troppo basso per il transito delle navi? Assolutamente no



02/26/2023 18:08

- Danilo Loria

Attualmente non esiste nave al mondo che non passerebbe sotto il Ponte progettato dal Consorzio Eurolink di cui la Salini-Impregilo, oggi Webuild. Mentre prosegue l'iter per la costruzione del Ponte sullo Stretto, Federlogistica-Confrasperto teme che l'infrastruttura possa rivelarsi troppo basso per il transito delle navi. "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 nel Mediterraneo, costrette teoricamente, una volta costruito il ponte, a circumnavigare tutta la Sicilia anche solo per raggiungere Messina o Catania partendo da Napoli". Ma in realtà ciò non è vero in quanto attualmente non esiste nave al mondo che non passerebbe sotto il Ponte progettato dal Consorzio Eurolink di cui la Salini-Impregilo, oggi Webuild, è capofila.

Il Nautilus

Focus

L'UE e i piani per l'espansione dell'EU ETS nel trasporto marittimo nel 2024

Ambiente e trasporto marittimo, Il Nautilus. L'Unione Europea (UE) si è impegnata a realizzare degli obiettivi molto ambiziosi per la mitigazione del cambiamento climatico, proponendosi di raggiungere una completa decarbonizzazione entro il 2050. L'Emission Trading Scheme dell'Unione Europea (EU ETS, European Union Emissions Trading System) è il sistema di scambio di quote di emissione dell'Unione europea; è uno schema 'cap and trade' in cui viene posto un limite 'cap' al diritto di emettere determinati inquinanti su un'area e le aziende possono scambiare i diritti di emissione all'interno di tale area. Copre circa il 45% delle emissioni di gas serra dell'UE. Il raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2050 richiede un profondo processo di ristrutturazione dei sistemi energetici, ancora fortemente dipendenti dalle fonti fossili (per il 72 per cento in Europa e per l'83 per cento in Italia). Le rinnovabili elettriche (RES-E), e in particolare il fotovoltaico (PV), dovranno fornire il contributo principale al raggiungimento dei target ambientali. In Italia il Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC) del 2020 ha programmato un aumento della quota RES-E di almeno 20 punti percentuali, dal 35 per cento registrato nel 2019 fino al 55 per cento nel 2030. Il solare fotovoltaico dovrà portare il maggiore contributo a questa crescita, con la sua quota di mercato prevista in aumento dall'8,9 per cento nel 2019 a quasi il 40 per cento nel 2030, per un totale di 52 GW di capacità fotovoltaica installata aggiuntivi. La legislazione europea ha creato delle difficoltà fra le Compagnie di navigazione; qui riportiamo alcune risposte a delle domande ricorrenti che le Associazioni degli armatori si pongono; ci preme ringraziare per la consulenza lo Studio Legale 'Reed Smith LLP', con sede a Pittsburgh, Pennsylvania, con oltre 1.500 avvocati in trenta sedi negli Stati Uniti, in Europa, in Medio Oriente e in Asia. A un numero limitato di emettitori vengono concesse alcune quote di emissione gratuite, ma la maggior parte delle quote deve essere acquistata in aste organizzate dalla Borsa Europea dell'Energia (EEX), le quali quote possono quindi essere scambiate, prima di essere consegnate a un'Autorità competente dagli emettitori. Pertanto, l'EU ETS è uno schema di emissioni 'cap and trade'. È in corso la modifica per includere determinate emissioni derivanti dal trasporto marittimo nell'ETS dell'UE, introducendo gradualmente i requisiti per la comunicazione delle emissioni e l'acquisto e la restituzione di quote per porzioni crescenti di emissioni di anidride carbonica (CO₂), ossidi di azoto (N₂O) e metano (CH₄) provenienti dal trasporto marittimo attività all'interno dell'UE, da qui al 2026. Dall'inizio del 2024 le Compagnie di navigazione dovranno probabilmente anche acquistare e restituire quote di emissione che coprano il 40% del loro viaggio all'interno dell'UE e delle emissioni di CO₂ nei porti dell'UE in quell'anno e che coprano il 20% delle emissioni durante i viaggi in entrata o in uscita dall'UE. La percentuale



Il Nautilus

Focus

di emissioni di CO2 per le quali le quote devono essere restituite aumenterà gradualmente nel periodo 2024-2026 fino al 100% per le emissioni dei viaggi intra-Ue e al 50% per i viaggi in entrata o in uscita dall'UE, fatte salve alcune eccezioni. Anche gli obblighi di comunicazione delle emissioni e di restituzione delle quote corrispondenti si estenderanno gradualmente nel periodo 2024-2026 per coprire le emissioni di ossidi di azoto (N2O) e metano (CH4). Gli obblighi di dichiarazione e restituzione delle quote saranno estesi anche alle navi che servono impianti offshore nel periodo 2024-2026. L'8 febbraio 2023 è stata pubblicata una bozza dell'accordo provvisorio di modifica di tale legislazione. Si prevede che il quadro legislativo riveduto e finalizzato sia formalmente adottato e pubblicato dal Parlamento UE nel primo trimestre del 2023. La definizione di 'Compagnia di navigazione' ai sensi della direttiva EU ETS corrisponde alla definizione di persona responsabile ai sensi del Codice ISM. Le precedenti bozze della direttiva EU ETS riveduta avevano lasciato la porta aperta affinché anche i noleggiatori fossero ritenuti responsabili della conformità. Tuttavia, l'ultimo disegno di legge sembra chiarire che la Compagnia di navigazione rimane l'entità responsabile in ultima istanza sia ai sensi della direttiva EU ETS che delle leggi nazionali che la attuano, nonostante l'esistenza di eventuali diritti contrattuali che le Compagnie di navigazione potrebbero dover essere rimborsate da tali, come i noleggiatori, che acquistano bunker e ne dirigono il commercio. La Commissione UE intende pubblicare un elenco delle Compagnie di navigazione soggette alla direttiva EU ETS, specificando a quale Autorità Amministrativa devono registrarsi. Probabilmente si tratta dell'Autorità dello Stato membro in cui sono domiciliati o, se domiciliati al di fuori dell'UE, dello Stato membro in cui le loro navi si recano più frequentemente. L'applicazione degli obblighi di comunicazione ai sensi dell'MRV e di restituzione delle quote ai sensi dell'ETS dell'UE avverrà anche tramite gli Stati membri: i progetti di modifica della normativa consentono agli Stati membri di imporre sanzioni pecuniarie e di espellere tutte le navi delle Compagnie di navigazione che non si conformano per due o più anni consecutivi da tutti i porti dell'UE diversi da quelli dello Stato di bandiera della nave. Dove andranno a finire i fondi raccolti dalla cessione dei crediti e delle sanzioni? I proventi dell'ETS dell'UE saranno ripartiti tra il Fondo per l'Innovazione dell'UE, che ha l'obiettivo di investire in tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio e contribuire alla riduzione dei gas a effetto serra, e gli Stati membri. Gli Stati membri saranno obbligati a utilizzare la loro quota di entrate per le attività indicate nella direttiva EU ETS, compresa la transizione sostenibile verso un'economia a basse emissioni di carbonio, come gli investimenti nello sviluppo di trasporti marittimi efficienti dal punto di vista energetico. Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

Articolo 18 legge 84/94 nuovo regolamento sul rilascio di concessioni di aree e banchine

Approvato col Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di concerto col Ministero dell'Economia n. 202 del 28 dicembre 2022: "cambio di rotta col vento di traverso".

Come è noto principalmente agli addetti ai lavori, di recente e dopo molti anni si immagina - di imprudente ed inopportuna ovvero passiva azione di rinvio da parte non solo degli organi politici di vertice nazionale, si è giunti all'emanazione del regolamento che disciplina il procedimento finalizzato al rilascio delle concessioni demaniali di cui al contenuto -complesso - dell'art.10 18 commi 1 - 5 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 sul riordino della legislazione in materia portuale. La materia più volte oggetto di modifiche sostanziali sia riguardanti l'impostazione che l'espressione di efficienza che la stessa esprime in un settore a vocazione sempre più economica e quindi di efficienza accelerata da fattori di geopolitica, di logistica dei trasporti e di tecnologia ovvero dell'innovazione anche in chiave green, risente dei numerosi "avvertimenti" giurisprudenziali pervenuti sia dalla Corte Europea per il tramite di dettagliate direttive non solo espressione di principi di diritto, che di quella domestica tra cui spiccano le sentenze n. 17 e 18 del Consiglio di Stato del novembre 2021 con le quali si è posto il limite ultimo - al 31 dicembre 2023 alle c.d. proroghe automatiche delle citate concessioni demaniali marittime in un panorama di diritto più ampio. I porti italiani suddivisi e raggruppati in sedici Autorità di Sistema Portuale hanno una consolidata normativa di settore se pur attinta negli ultimi anni, da numerosi provvedimenti legislativi tra i quali si ricorda in questa sede il Pnrr decreto legge n. 59 del 2021 con il quale si dettaglia tra gli altri il fondo per il settore marittimo intervenendo su trasporti dell'ultimo miglio, dragaggi, accessibilità portuale e sua logistica, elettrificazione delle banchine unitamente ad interventi di altra natura quali Zes e ZIs strizzando sempre più l'occhio legislativo ad una più ampia riforma strutturale tesa ad avvicinare l'**Adsp** - ente pubblico non economico ad ordinamento speciale con spiccate autonomie "interne" - ad attività d'impresa quindi attività economica che massimizza i profitti di cui dispone e la cui nuova veste prescinderebbe dalle modalità di finanziamento pubblico o privato e dallo status giuridico all'interno dei macro sistemi giuridici dello Stato Italiano, operazione di trasformazione il cui momento è sempre più "vicino" proprio per le spinte eterogenee - semplificazione amministrativa - concorrenzialità e trasparenza- semplificazione dei traffici e dei processi doganali, introduzione delle comunità energetiche nei porti - ecc, in corso a 360 gradi da una parte dello shipping interno in un momento temporale a vocazione Europeista e multi continentale. Appare quindi opportuno in questa sede sviluppare alcune considerazioni anche di merito sul nuovo regolamento n.202 del dicembre 2022 coi suoi 11 articoli, sul rilascio di concessioni di aree e banchine portuali che, come noto e di facile comprensione, potrà iniziare a fare le differenze rispetto ai precedenti spingendo verso un



Il Nautilus

Focus

cambiamento "generazionale" dell'importante procedimento concessorio ed autorizzatorio asse portante dell'intero sistema portuale italiano. L'articolo uno ribadisce - ordinandoli - concetti principe del sistema porto tra cui si evidenziano quelli di ambito portuale i cui strumenti "urbanistici" di programmazione e pianificazione sono il piano regolatore di sistema portuale con il corrispondente documento di pianificazione strategica di sistema - idealmente coerente con il piano generale dei trasporti e della logistica - ed il piano regolatore portuale tutti da dover considerare all'atto del rilascio della concessione demaniale ex art.lo 18 legge 84/94 come dettagliato nell'articolo due del citato nuovo regolamento. Quest'ultimo articolo parte dal considerare obbligatorio il bando e l'avviso nel caso sia lo stesso ad iniziativa d'ufficio od ad istanza di parte individuando tra gli elementi identificativi della concessione la durata. Quest'ultima, chiara nell'uso della quantificazione numerica, pone come base di ogni criterio valutativo l'ammortamento per gli investimenti finalizzati agli obiettivi specifici come evidenziabili dal piano economico-finanziario non volendo restringere eccessivamente la concorrenza in una equa remunerazione. Non facile quindi fornire un apprezzamento equo di tali criteri se non avendo come unico obiettivo i volumi e la tipologia di traffici come indicati nei programmi degli investimenti unitamente al piano economico finanziario del proponente anche in base alla tipologia di attrezzatura presente in banchina. I tempi concessori debbono essere ragionevolmente "non lunghi" facendo riemergere il concetto di rimessa in fruibilità collettiva della banchina pubblica con il relativo accosto; operazione di fatto non facile soprattutto se poi si collega la durata al rischio in ipotesi di durata superiore ai quaranta anni termine di difficile erogazione senza incappare in processi di economia dei trasporti non preventivabili in re ipsa. Lungo ed articolato il "due" si rifà anche alla capacità, sempre dell'impresa richiedente, di fornire un ciclo completo delle operazioni portuali come contributo allo sviluppo della produttività portuale in chiave sempre più eco sostenibile. Nozione di chiara origine europeista e giurisprudenziale anche a tutela del principio della libertà economica d'impresa, riguarda il caso in cui tutte le aree portuali fossero affidate già in concessione ex art.lo 18; in questo caso l'Adsp deve assicurare spazi operativi da assegnare ad imprese non concessionarie ovvero regolamentare comunque spazi fuori o dentro il regime concessorio da attribuire ad imprese autorizzate o da autorizzare ax art.lo 16 della legge 84/94 di fatto statuendo un principio di innovativa e concreta interferenza tra gli spazi soggetti a concessione - 18 - e spazi da concedersi ad autorizzazione - 16 - in chiave equa e non discriminatoria. Programma degli investimenti e piano economico finanziario - Pef- sono atti sempre di maggiore importanza ai fini valutativi/comparativi/istruttori con asseverazioni fatte da professionisti od istituti bancari a seconda della durata della concessione. Fondamentali per la chiara riuscita di tali disposizioni saranno i criteri di valutazione connessi alla domanda di rilascio della concessione demaniale ex art.lo 18 tra cui si menzionano gli investimenti strutturali con particolare riferimento all'aumento della produttività portuale ed alla tutela dell'ambiente, il piano occupazionale con una ampia e consolidata capacità di accesso al terminal portuale nello sviluppo crescente dei traffici portuali e retroportuali (incluso

Il Nautilus

Focus

il trasporto ferroviario) dei terminalisti. Novità di rilievo, poi, risulta la valutazione della durata della concessione rispetto al Pef in funzione degli investimenti e loro effetti sul volume di traffico portuale anche alla luce della commisurazione alla ragionevolezza ed equa remunerazione entrambi concetti di non facile lettura tecnica se non supportati da letture squisitamente economico gestionale utilizzando una base di criteri minimi di partenza al fine di consentire il più ampio vaglio istruttorio delle pervenute domande. In tal senso è obbligo procedere alla verifica annuale dell'equilibrio economico - finanziario così come dichiarato in sede di assegnazione ed allorquando si verificassero ingiustificati scostamenti negativi rispetto a quanto stabilito in chiave quantitativa e qualitativa di traffici ed investimenti ivi inclusi quelli strumentali, si procederà d'ufficio all'avvio del procedimento di revoca totale o parziale della autorizzazione o concessione ex art.li 16 e 18 della legge 84/94 avendo per i primi come guida il D.M. n. 132 del 2001 inerente la determinazione dei criteri vincolanti per la regolamentazione da parte delle **Adsp** e marittime dei servizi portuali proprio in funzione dell'articolo 16 già menzionato. Rimettendo alla lettura in chiave di novità regolamentare degli articoli tre e quattro, di interesse appare il cinque relativo alla determinazione del canone demaniale composto da una parte fissa ed una variabile dove la prima terrà conto del valore e della ubicazione del bene banchina od area da concedere utilizzando altri criteri quali il rapporto investimenti proposti/ammodernamento degli esistenti ed il secondo vorrà considerare la quantità di merce movimentata e quindi le navi rispetto al programma operativo presentato ovvero il rispetto dell'ambiente e la qualità dei servizi offerti specie se con una attenzione alta alla intermodalità con un aggiornamento periodico della componente variabile anche in funzione di prestabiliti meccanismi incentivanti. L'articolo sei richiama la variazione del contenuto della concessione demaniale con riferimento, innovando il contenuto dell'articolo 24 del regolamento del codice della navigazione, all'estensione della durata della medesima concessione per un periodo non superiore a cinque anni al fine di poter recuperare gli investimenti relativi al mantenimento della funzionalità della concessione ovvero per interventi di adeguamento alle strutture portuali tutti interventi ed attività non previsti nel programma operativo e comunque non autorizzabili nei tre anni che precedono la scadenza contrattuale della concessione demaniale. L'articolo sette rappresenta una novità in materia di cessione/trasferimento di quote ove il concessionario sia una società di capitali: tale operazione attuata secondo le norme del codice civile e tributarie obbliga il concedente ad una attenta verifica che la cessione non vada a compromettere il programma degli investimenti ed il piano economico finanziario con una similitudine procedimentale nel caso di accoglimento con quanto statuito nell'articolo 46 del codice della navigazione intitolato del subingresso-novazione soggettiva contrattualmente intesa. L'articolo otto fa una sintesi tra condotte da porre in essere tra concessionario uscente e subentrante con particolare richiamo formale all'obbligo di rimozione delle opere non amovibili da parte del primo nel caso in cui esse fossero - le opere - incompatibili con l'interesse pubblico portuale ovvero con l'utilizzo dell'area o della banchina per i traffici marittimi e nel caso siano presenti

Il Nautilus

Focus

beni aggiuntivi necessari all'esercizio della concessione demaniale rispetto a quelli indicati nell'atto concessorio nel programma degli investimenti, questi saranno oggetto di indennizzo da parte del subentrante previa perizia ovvero acquisizione di sentenza della Autorità Giudiziaria. Per le opere amovibili si può determinare un accordo economico tra i due concessionari al fine di garantire la continuità operativa del porto in termini di acquisto dei beni o delle opere stesse. Infine la demolizione delle opere non amovibili interverrà nei casi imprevedibili e sopravvenuti di non concedibilità autorizzatoria in quanto opere non più rispondenti all'interesse pubblico. ed è proprio il dover perseguire l'interesse pubblico del funzionamento del porto che nel caso di contenziosi il bene è posto a disposizione del concessionario subentrante dietro pagamento della somma equivalente al valore di mercato come indicato dai professionisti specializzati ed accreditati. L'articolo nove introduce il tema dei controlli da parte della **Adsp** - autorità concedente - in funzione della durata della concessione demaniale rilasciata ex art. 18 della legge 84/94 stabilendoli e tipizzandoli specie nel caso della durata superiore ad anni cinque fermo restando per tutte quelli annuali riguardanti il rispetto del programma degli investimenti ed attività ovvero il piano dei traffici, dell'occupazione anche in considerazione dell'andamento del traffico marittimo settoriale come inserito dall'Autorità di Sistema de quo. Nel confermare il principio codicistico della decadenza essa, che affianca l'applicazione delle clausole penali espresse, si riconduce alla mancanza di requisiti soggettivi dei titolari, al mancato raggiungimento degli obiettivi di traffico portuale unitamente all'assenza degli investimenti come indicati nel piano operativo al momento della istanza ovvero l'aver riscontrato condotte dolose o colpose quindi negligenti ed imprudenti rispetto, sempre, agli obblighi afferenti la gestione del bene demaniale contratto in concessione. Un vero e proprio monitoraggio delle concessioni demaniali rilasciate ex art. 18 della legge 84/94 dando sempre maggiore peso ad investimenti, occupazione ed incremento traffici in una auspicata sempre maggiore interazione tra i titolari di concessione e quelli di autorizzazione ex art. 16 della legge 84/94 sempre più inclini ad attuare un mercato concorrenziale specialistico anche sulle banchine date proprio in concessione ex art. 18. L'articolo dieci ed undici menzionano norme transitorie e di chiusura. Qualche ulteriore considerazione appare necessaria a questo punto stante l'introduzione a fine anno 2022 di una regolamentazione attesa da molti anni ed oggi ritenuta rotta maestra per una nuova navigazione che certamente dovrà essere orientata da venti di cambiamento in seno a procedure e procedimenti complessi ed oltremodo capaci di incidere sul benessere complessivo di una nazione come l'Italia ben circondata da acque marine e geograficamente al centro del mare Mediterraneo con rotte extranazionali. Il regolamento ha spunti di chiara natura e valutazione economica sull'utilizzo delle banchine e delle aree date in concessione che impegna come non mai le **Adsp** a effettuare stringenti valutazioni tecniche ed economiche di finanza privata e pubblica cercando di avere - a guida - criteri omogenei per le varie valutazioni dei piani operativi e degli investimenti pur sapendo che maggiore è l'intorno in cui si esercita la discrezionalità - sia essa tecnica che amministrativa - maggiore può essere il rischio di chi opera dell'interesse pubblico

Il Nautilus

Focus

a maggior ragione allorché l'obiettivo è l'esaltazione specialistica dei traffici marittimi nell'uso di beni demaniali marittimi dati in gestione ed uso per determinati periodi di tempo- a determinate condizioni ed a seguito di specifiche procedure comparative- a privati. Appare evidente come si è voluto iniziare a creare un nesso - stretto e forte - di efficienza marittima e dei traffici tra la scelta del concessionario, il suo piano economico e di investimenti e la durata della concessione come se tali termini appartenessero ad una unica realtà omogenea nel mentre è facilmente intuibile come essi accusano eterogenee matrici influenzate da macro azioni e da fattori di natura economica, finanziaria, politica e come ha fatto comprendere il periodo pandemico, sanitaria e climatica con influenze sovranazionali se non eccedenti anche i traffici continentali. Quindi un paniere di variabili che si cerca di far confluire in una scelta burocratica pur guidati da settoriali strumenti di programmazione; ma la scelta rimane discrezionale e poco vincolata - termine quest'ultimo inteso dal punto di vista del diritto amministrativo - nel e dal sistema porti oggi sempre più stringente dalla qui trattata recentissima innovativa regolamentazione anche del termine finale di cessazione degli effetti della concessione demaniale. L'introduzione poi di espressioni quali l'equa remunerazione del capitale investito, il mantenimento della funzionalità della concessione, gli indicatori del livello di efficienza produttiva energetica ed ambientale anche in funzione del ciclo completo delle operazioni portuali connesse all'uso della banchina da parte del terminalista concessionario ovvero i criteri di ragionevolezza economica nel caso di ammortamenti degli investimenti programmati in un mercato portuale che si vuole sempre più concorrenziale, espone - si ritiene - proprio l'Adsp a pregevoli sforzi di professionalità interne tali da contenere possibili azioni di "critica" anche sommaria sul Suo operato che se oltremodo certissimo tocca ambiti non proprio strettamente gestionali al pari dei compiti attribuiti proprio all'Autorità Portuale oggi di Sistema portuale. Quindi ed in attesa di adeguate linee guida sulle modalità di applicazione del regolamento per il rilascio di concessioni ed aree e banchine nr. 202 del dicembre 2022 si auspica che non sia un vento di traverso a guidare le prossime scelte ma bensì un vento per andatura portante tale da consentire la migliore rotta al legislatore che, dopo anni di "assenza", ha inteso iniziare a rimodulare una normativa che oltre a comporsi di nozioni giuridiche dalla profilatura economica e finanziaria dello specifico mercato dei traffici marittimi e dei porti, necessiterà di interventi strutturali nelle stesse Autorità di Sistema Portuale oggi enti pubblici non economici sempre più chiamati a valutazioni da rotte col vento in poppa. Avv. Teodoro Nigro.

Grimaldi, prua sulla sostenibilità. "Così anticipiamo i tempi verso le emissioni zero"

Bocchetti: "Per una maggiore sostenibilità è necessario un orizzonte temporale adeguato che garantisca gli investimenti"

Napoli - C'è un nome, nel panorama armatoriale italiano, che nel corso degli ultimi anni si è distinto per l'accelerazione dei propri investimenti su nuove navi, puntando su una sempre maggiore sostenibilità ambientale. Il Gruppo Grimaldi ha registrato importanti novità e numeri, e già nelle prime settimane del 2023 è riuscito a dare un'ulteriore spinta verso il proprio futuro. Sono ben 15 le nuove car carrier ordinate nel giro di tre mesi a cantieri cinesi, con una quota complessiva di 25 navi in costruzione che va ad ampliare del 20% il totale della flotta. Nuove navi ammonia-ready, che quindi potranno essere riconvertite al carburante "verde" nel prossimo futuro. Tema spinoso, quello degli impianti di bordo. Tanto che si considera molto semplice il passaggio da un combustibile all'altro, ma difficilmente teniamo conto delle tempistiche (e dei costi relativi) per l'ammodernamento, la sostituzione e la certificazione di un nuovo impianto. "Pensiamo anche ai sistemi di trattamento dei gas di scarico (scrubber), ad esempio, e al GNL, che nel 2015 erano il non-plus-ultra della sostenibilità ambientale sulle navi", riflette Dario Bocchetti, Energy Saving, R&D and Ship Design Manager del gruppo. "Oggi sappiamo che quelle tecnologie vanno esaurendo la loro carica di innovazione, per quanto siano le più adeguate soluzioni transitorie applicabili ad un grande numero di navi esistenti almeno per questo decennio. In soli 7 anni siamo passati da supporto verso tali tecnologie a una spinta normativa internazionale verso altre forme di investimento: tornate ai nostri obblighi navali: la normativa EEXI, EIU MARITIME". Per una maggiore sostenibilità è necessario un orizzonte temporale adeguato che garantisca gli investimenti". Napoli - C'è un nome, nel panorama armatoriale italiano, che nel corso degli ultimi anni si è distinto per l'accelerazione dei propri investimenti su nuove navi, puntando su una sempre maggiore sostenibilità ambientale. Il Gruppo Grimaldi ha registrato importanti novità e numeri, e già nelle prime settimane del 2023 è riuscito a dare un'ulteriore spinta verso il proprio futuro. Sono ben 15 le nuove car carrier ordinate nel giro di tre mesi a cantieri cinesi, con una quota complessiva di 25 navi in costruzione che va ad ampliare del 20% il totale della flotta. Nuove navi ammonia-ready, che quindi potranno essere riconvertite al carburante "verde" nel prossimo futuro. Tema spinoso, quello degli impianti di bordo. Tanto che si considera molto semplice il passaggio da un combustibile all'altro, ma difficilmente teniamo conto delle tempistiche (e dei costi relativi) per l'ammodernamento, la sostituzione e la certificazione di un nuovo impianto. "Pensiamo anche ai sistemi di trattamento dei gas di scarico (scrubber), ad esempio, e al GNL, che nel 2015 erano il non-plus-ultra della sostenibilità ambientale sulle navi", riflette Dario Bocchetti, Energy Saving, R&D and Ship Design Manager del gruppo. "Oggi sappiamo che quelle tecnologie vanno esaurendo la loro carica di innovazione, per quanto siano le più adeguate soluzioni transitorie applicabili ad un grande numero di navi esistenti almeno per questo decennio. In soli 7 anni siamo passati da supporto verso tali tecnologie a una spinta normativa internazionale verso altre forme di investimento: tornate ai nostri obblighi navali: la normativa EEXI, EIU MARITIME". Per una



Ship Mag

Focus

Cambiare, è una parola. Ma se le iniziative intraprese dal mondo pubblico e privato sono molteplici, è difficile delineare dei tempi chiari e certi. "Anche perché i fattori in campo dipendono non solo dalla nostra volontà", prosegue Bocchetti. "Come Grimaldi abbiamo investito tanto in navi altamente efficienti ed ammonia-ready, ma restando flessibili. Anche perché non possiamo dire con certezza quale sarà il principale carburante del prossimo futuro, anche in una finestra di tempo di una decina d'anni circa".

Urso: "Economia del mare fondamentale per lo sviluppo del nostro paese"

Così il ministro delle imprese: "Lo sviluppo europeo nei confronti dell'oriente sarà necessariamente realizzato nell'Europa meridionale mediterranea marittima"

Roma - L'Economia del Mare vale quasi 150 miliardi di euro in termini di valore aggiunto. L'importanza di questo settore, che consente all'Italia di occupare il terzo posto a livello europeo per ricchezza prodotta, dopo Spagna e Germania, è stata al centro degli Stati Generali delle Camere di Commercio sull'Economia del Mare ai quali partecipano i Ministri per la Protezione civile e per le politiche del mare Nello Musumeci e delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso. L'iniziativa, organizzata da Unioncamere, Assonautica Italiana e Blue Forum, rappresenta un importante appuntamento che chiama a raccolta l'intero sistema camerale, con l'obiettivo di collegare sempre meglio le esigenze delle imprese e le politiche di sviluppo nazionali dell'Economia del Mare. Un percorso iniziato nel 2013, quando ci si pose l'obiettivo di elaborare una strategia camerale comune relativa all'attivazione di una policy mirata alla Blue Economy. "L'economia del mare, soprattutto in un Paese come il nostro con oltre 7mila km di coste, rappresenta un volano imprescindibile per la crescita economica", sottolinea il presidente di Unioncamere Andrea Prete. "D'altronde nel settore operano oltre 220mila aziende che danno lavoro a quasi un milione di occupati. Ed è anche un'economia giovane. Infatti, nel settore ci sono oltre 21 mila imprese capitanate da giovani, pari al 9,4% delle imprese blu, contro l'8,9% dell'intero tessuto imprenditoriale nazionale". In una fase di rilancio del settore marittimo in tutte le sue filiere, che ha trovato legittimazione nelle scelte del nuovo Governo, le Camere di Commercio possono e devono continuare a svolgere il ruolo di riferimento del sistema imprenditoriale italiano dell'Economia del Mare, quali facilitatori e interlocutori privilegiati delle istituzioni nazionali. "Le Camere di Commercio" - ha sottolineato il Presidente di Assonautica Italiana Giovanni Acampora - "nel corso degli anni, hanno sempre di più contribuito nelle proprie funzioni, a far sì che l'Economia del Mare si attestasse tra gli asset principali di sviluppo del nostro Paese. Avere finalmente un Ministero per le politiche del Mare ci consentirà di dare concretezza a questa visione che per tanti anni abbiamo sostenuto e che metteva al centro il coordinamento delle politiche del sistema mare, in una visione unitaria, trasversale rispetto alle diverse filiere e fortemente orientata alle sinergie dei territori. Come sistema camerale continueremo ad essere in prima linea, dando il nostro contributo al Governo, impegnato nella istituzione del Comitato Interministeriale per le politiche del mare e dei comitati tecnici, con l'obiettivo di scrivere insieme il Piano triennale del Mare. Per questo abbiamo organizzato il 2° Summit Nazionale sull'Economia del mare Blue Forum, in programma a Gaeta dal 25 al 27 maggio 2023 e intitolato "Italia Nazione di Mare", in cui, insieme a tutti i principali stakeholder del mare contribuiremo alla costruzione della strategia marittima dell'Italia".



Ship Mag

Focus

" L'economia del mare è importante per l'intera economia italiana per lo sviluppo e il futuro del nostro paese. Anche alla luce di quello che è accaduto un anno fa che ha imposto la chiusura della zona eat dell'Europa riportando di fatto la cortina di ferro. Lo sviluppo europeo nei confronti dell'oriente sarà necessariamente realizzato nell'Europa meridionale mediterranea marittima. Sia per l'approvvigionamento delle materie prime sia per le strutture portuali che vedranno i porti italiani gli spot più importanti, come Genova e Trieste nel futuro. L'Italia sarà al centro di tutto lo scambio commerciale e marittimo ed è giusto che abbia un ministero del mare. Siamo consapevoli della forza produttiva delle imprese che lavorano con il mare e sul mare. Non solo cantieristica e nautica o portuale ma anche quelle ittiche e quelle che si occupano di energie che prendono fonte dal mare. Il mare per noi è un'economia anzi e forse è l'economia prevalente su cui il nostro paese può scommettere" Così il ministro delle imprese e del Made in Italy Adolfo Urso durante gli Stati Generali delle Camere di Commercio sull'Economia del Mare a Roma presso Unioncamere.

Shipping Italy

Focus

Salvini: "Dal ponte sullo Stretto al trattamento fanghi. Le priorità su cui lavoriamo"

Un riferimento particolare è stato dedicato ad Alessandria che deve tornare a essere il fulcro del triangolo industriale del Nord Ovest

di Redazione SHIPPING ITALY 26 Febbraio 2023 Milano - Ponte sullo stretto di Messina, trattamento dei fanghi derivanti dagli escavi dei fondali, investimenti cinesi nei porti italiani e limiti alla circolazione al valico del Brennero. Sono queste le priorità a cui sta lavorando il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, intervenuto in collegamento video alla sessione di apertura dell'evento Shipping Forwarding & Logistics meet Industry andato in scena a Milano promosso da Alsea e Propeller Club. Esprimendo il proprio parere favorevole a un ritorno verso investimenti in ricerca e sviluppo anche nel nucleare, Salvini ha sottolineato in primis il proprio impegno a realizzare il ponte sullo Stretto di Messina che "dovrà rappresentare l'immagine italiana nel mondo - ha detto - dell'ingegneria e della sostenibilità. Fra qualche anno vorrei che venissero dall'estero a visitare un ponte in particolare in Italia". Nei prossimi giorni sarà lui invece a recarsi a visitare il ponte che collega Danimarca e Svezia. L'autotrasporto è una delle prime categoria incontrate in questi primi mesi di mandato e durante il suo intervento ha sottolineato, a proposito del valico del Brennero, come l'Austria non possa "limitare la libera circolazione dei mezzi e delle persone" garantendo su questo fronte un impegno attivo per risolvere le criticità con cui deve fare i conti il trasporto merci su strada. Un riferimento specifico è stato dedicato ai porti, "per i quali abbiamo avuto incontri tenuti con tutte le Autorità di sistema portuale" ai quali si aggiungono "visite personali in alcuni scali fra cui Genova, Palermo, Taranto e Trieste". Salvini ha poi sottolineato che "l'intermodalità è fondamentale" e ha detto che "potenziare le autostrade del mare è assolutamente fondamentale". "La logistica è fondamentale" ha proseguito durante il suo intervento il ministro dei Trasporti: "Stiamo lavorando sulla retroportualità" ha aggiunto, menzionando in particolare "Alessandria che vogliamo torni a essere il fulcro del triangolo commerciale fra Torino, Milano e Genova". Un passaggio del suo intervento Salvini lo ha dedicato alla "Cina che investe anche nella portualità italiana. Sono convinto - ha detto - dell'importanza di attrarre investitori ma valutando, controllando e proteggendo la centralità del nostro sistema infrastrutturale". In conclusione il rappresentante leghista di Governo e vicepresidente del Consiglio ha preannunciato una nuova normativa sul riutilizzo dei materiali di escavo e dei fanghi: "Stiamo lavorando a un sistema di gestione più intelligente" ha affermato.

Shipping Italy

Salvini: "Dal ponte sullo Stretto al trattamento fanghi. Le priorità su cui lavoriamo"



02/26/2023 17:58

Un riferimento particolare è stato dedicato ad Alessandria che deve tornare a essere il fulcro del triangolo industriale del Nord Ovest di Redazione SHIPPING ITALY 26 Febbraio 2023 Milano - Ponte sullo stretto di Messina, trattamento dei fanghi derivanti dagli escavi dei fondali, investimenti cinesi nei porti italiani e limiti alla circolazione al valico del Brennero. Sono queste le priorità a cui sta lavorando il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, intervenuto in collegamento video alla sessione di apertura dell'evento Shipping Forwarding & Logistics meet Industry andato in scena a Milano promosso da Alsea e Propeller Club. Esprimendo il proprio parere favorevole a un ritorno verso investimenti in ricerca e sviluppo anche nel nucleare, Salvini ha sottolineato in primis il proprio impegno a realizzare il ponte sullo Stretto di Messina che "dovrà rappresentare l'immagine italiana nel mondo - ha detto - dell'ingegneria e della sostenibilità. Fra qualche anno vorrei che venissero dall'estero a visitare un ponte in particolare in Italia". Nei prossimi giorni sarà lui invece a recarsi a visitare il ponte che collega Danimarca e Svezia. L'autotrasporto è una delle prime categoria incontrate in questi primi mesi di mandato e durante il suo intervento ha sottolineato, a proposito del valico del Brennero, come l'Austria non possa "limitare la libera circolazione dei mezzi e delle persone" garantendo su questo fronte un impegno attivo per risolvere le criticità con cui deve fare i conti il trasporto merci su strada. Un riferimento specifico è stato dedicato ai porti, "per i quali abbiamo avuto incontri tenuti con tutte le Autorità di sistema portuale" ai quali si aggiungono "visite personali in alcuni scali fra cui

Carbone, con la crisi energetica torna a crescere il trasporto marittimo della materia prima per sostenere l'industria

La guerra in Ucraina ha spinto il boom del trasporto della materia prima. L'emergenza energetica dell'Europa ha riempito le stive delle navi: la priorità è salvare l'industria. E per ora la transizione può attendere

Genova - Il mondo è tornato a marciare a carbone. Nel 2022 il trasporto marittimo di carbone è aumentato del 5,8% a livello globale, salendo a un miliardo e 200 milioni di tonnellate rispetto al miliardo e 100 milioni di tonnellate del 2021. Trainante è stata l'Unione europea, dove le importazioni di carbone sono aumentate del 34%, toccando quota 116,6 milioni di tonnellate. La Cina, che è il maggiore importatore, produttore e consumatore di carbone del mondo, ha visto una flessione delle importazioni del 3,2% su base annua, che tuttavia non deve trarre in inganno: il Paese non ha consumato meno combustibile, semplicemente ne ha prodotto molto di più, con il governo che ha chiesto ai minatori di lavorare alla massima capacità, raggiungendo il record storico di oltre 4 miliardi di tonnellate prodotte (+4,7% rispetto al 2021). «Nel 2021 si era registrato un calo dovuto alla pandemia - osserva Enrico Paglia, shipping analyst bancario costa network -. La ripresa dei consumi di energia a livello globale, insieme all'aumento del prezzo del gas (in Europa combinato anche a un problema di approvvigionamento) hanno generato il deciso incremento del 2022 che stimiamo possa interessare anche l'anno in corso, soprattutto se aumenteranno le esportazioni dall'Australia verso la Cina. Il carbone è più facilmente trasportabile del gas, che ha bisogno di pipeline e di rigassificatori, impianti con capacità limitata». L'andamento dei numeri permette di comprendere come, a livello mondiale, la tendenza alla crescita del 2022 si sia consolidata con il passare dei mesi. Nel 2019 il trasporto marittimo mondiale di carbone era stato di un miliardo e 275 milioni di tonnellate; nel 2021 è sceso a un miliardo e 138 milioni di tonnellate a causa della pandemia; nel 2022 è risalito a un miliardo e 208 milioni di tonnellate. Il recupero del 2022 non è cominciato nel primo trimestre, quando i carichi hanno segnato un -4,8%, bensì dal secondo trimestre in poi, con un andamento progressivo: +8,5% nel secondo trimestre su base annua, +6,3% nel terzo trimestre su base annua, +12,9% nel quarto trimestre su base annua. L'Europa ha aumentato le importazioni di carbone negli ultimi due anni. Secondo i dati sul tracciamento delle navi del rapporto del bancario costa network, da gennaio a dicembre 2022 l'Unione europea ha importato 116,6 milioni di tonnellate di carbone, +34% su base annua. Il 21% è arrivato da navi provenienti dagli Stati Uniti (+85% rispetto al 2021), il 18% da navi russe (-45% rispetto al 2021), il 20% da navi australiane (+42% rispetto al 2021), 14% dalla Colombia e il 12% dall'Africa. L'aumento delle importazioni di carbone ha ovviamente inciso anche sui prezzi. «L'anno scorso - sottolinea Davide Tabarelli, presidente di Nomisma Energia - il prezzo del carbone è arrivato a 450 dollari, un fenomeno più sorprendente rispetto alla crescita dei valori del



The Medi Telegraph

Focus

gas. È chiaro che la guerra sta ridefinendo i flussi: il carbone che l'Europa prima importava dalla Russia ora lo importa dal Venezuela, dalla Colombia, dal Sud Africa, dagli Stati Uniti. Le merci arrivano da più lontano e per fortuna c'è il mare: questa situazione rappresenta un vantaggio per i trader di materie prime. Di carbone, è bene ricordarlo, se ne trova tanto in giro per il mondo. Piaccia o meno, oltre al caldo e all'energia nucleare francese, quest'anno a salvare l'Europa è stato il carbone, insieme ai consumatori che hanno adottato comportamenti razionali riducendo i consumi». Con le sue tensioni sul gas, la guerra Russia-Ucraina ha dato nuovo slancio a un combustibile che sembrava, almeno in Europa, prossimo alla pensione, ma ha anche prodotto cambiamenti senza precedenti nei flussi di merci. Se prendiamo ad esempio Rotterdam, nel 2022 il porto ha prodotto 468,7 milioni di tonnellate, la stessa quantità del 2021, ma in maniera molto diversa. Nel 2022 la produttività dei container è diminuita del 5,5% in teu e del 9,6% in tonnellate, perché il traffico di container da e verso la Russia si è, di fatto, fermato. Le importazioni di Gnl, principalmente dagli Stati Uniti, sono invece aumentate del 63,9% e, parallelamente, le importazioni di carbone sono aumentate del 17,9% in funzione della riattivazione delle centrali elettriche tedesche.