



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 25 aprile 2023**



Prime Pagine

25/04/2023	Corriere della Sera Prima pagina del 25/04/2023	8
25/04/2023	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 25/04/2023	9
25/04/2023	Il Foglio Prima pagina del 25/04/2023	10
25/04/2023	Il Giornale Prima pagina del 25/04/2023	11
25/04/2023	Il Giorno Prima pagina del 25/04/2023	12
25/04/2023	Il Manifesto Prima pagina del 25/04/2023	13
25/04/2023	Il Mattino Prima pagina del 25/04/2023	14
25/04/2023	Il Messaggero Prima pagina del 25/04/2023	15
25/04/2023	Il Resto del Carlino Prima pagina del 25/04/2023	16
25/04/2023	Il Secolo XIX Prima pagina del 25/04/2023	17
25/04/2023	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 25/04/2023	18
25/04/2023	Il Tempo Prima pagina del 25/04/2023	19
25/04/2023	Italia Oggi Prima pagina del 25/04/2023	20
25/04/2023	La Nazione Prima pagina del 25/04/2023	21
25/04/2023	La Repubblica Prima pagina del 25/04/2023	22
25/04/2023	La Stampa Prima pagina del 25/04/2023	23
25/04/2023	MF Prima pagina del 25/04/2023	24

Primo Piano

24/04/2023	9 Colonne PORTI: NEL 2022 IN CRESCITA, 39% IMPORT-EXPORT VIA NAVE PER 377 MLD (3)	25
------------	--	----

24/04/2023	Ansa	Assoporti-Srm,nel '22 movimentate 490milioni di tonnellate merci	26
24/04/2023	Borsa Italiana	Porti: 490 mln di tonnellate di merci nel 2022 (+1,9% 2021)	27
24/04/2023	Borsa Italiana	Porti: 490 mln di tonnellate di merci nel 2022 (+1,9% 2021) -2-	28
24/04/2023	Borsa Italiana	Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)	29
24/04/2023	Business 24 Tv	Porti italiani, oltre 490 milioni le tonnellate movimentate: +1,9% nel 2022 su base annua	31
24/04/2023	Il Nautilus	ASSOPORTI e SRM pubblicano 'Port Infographics' 2023	32
24/04/2023	ilsecoloxix.it	Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)	33
24/04/2023	Informare	Assoporti ed SRM hanno pubblicato il nuovo numero della newsletter "Port Infographics"	35
24/04/2023	Informatore Navale	ASSOPORTI e SRM pubblicano "Port Infographics 2023	36
24/04/2023	Informazioni Marittime	Quattro porti italiani nella top 15 degli scali Med	38
24/04/2023	Italpress	I porti italiani crescono nel 2022	40
24/04/2023	larepubblica.it	Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)	42
24/04/2023	lastampa.it	Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)	44
24/04/2023	Messaggero Marittimo	ASSOPORTI e SRM pubblicano Port Infographics' 2023	46
24/04/2023	Port Logistic Press	Pubblicato da Assoporti e Srm 'Port Infographics' 2023, newsletter con le statistiche e i dati su trasporti marittimi e portualità	48
24/04/2023	Sea Reporter	Assoporti e SRM pubblicano il nuovo numero "Port Infographics"	51
24/04/2023	Ship Mag	I porti italiani tornano a crescere: nel 2022 hanno movimentato mezzo miliardo di tonnellate di merci e 61 milioni di passeggeri	52
24/04/2023	Teleborsa	Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)	54
24/04/2023	TGCom	Trasporti marittimi: in 2022 490 mln di tonnellate movimentate nei porti italiani (Assoporti-Srm)	56
24/04/2023	TGCom	Trasporti marittimi: 39% import-export Italia via nave, pari a 377 mld (Assoporti-Srm)	57
24/04/2023	TGCom	Trasporti marittimi: in 2023 previsto +1,6% tonnellate commercio mondiale via mare (Assoporti-Srm)	58
24/04/2023	TGCom	Trasporti marittimi: in 2023 peso shipping su emissioni Co2 scendera' a 2,2% (Assoporti-Srm)	59

24/04/2023 **Travel Quotidiano** 60
Crescono i porti italiani: 490 milioni di tonnellate di merci e 61,4 milioni di passeggeri

24/04/2023 **Video Nord** 61
I porti italiani crescono nel 2022

Trieste

24/04/2023 **The Medi Telegraph** 63
I porti e il Pnrr: adesso serve una vera riforma di settore

Genova, Voltri

24/04/2023 **BizJournal Liguria** 66
Pnrr: 7,2 miliardi di euro alla Liguria per progetti fino al 2026

24/04/2023 **Genova Today** 67
Genova attende The Ocean Race con l'Ocean Live Park al Waterfront di Levante

24/04/2023 **Il Nautilus** 69
RECRUITING DAY DI GNV A GENOVA PER L'INSERIMENTO DI 300 NUOVE RISORSE

24/04/2023 **Informare** 70
Mercoledì a Genova la compagnia di navigazione GNV terrà un recruiting day

24/04/2023 **Informazioni Marittime** 71
Grandi Navi Veloci assume 300 persone per l'estate

24/04/2023 **Messaggero Marittimo** 72
Bucci: La collocazione naturale dei Depositi Costieri è in porto

24/04/2023 **Sea Reporter** 73
Fagioli protagonista agli SC&RA Job of the Year Awards ed ESTA Awards 2023

24/04/2023 **Ship Mag** 75
Gnv cerca 300 marittimi da assumere: mercoledì 26 a Genova il recruiting day

24/04/2023 **Shipping Italy** 76
La chimichiera Greta K in arrivo rimorchiata al porto di Genova

La Spezia

24/04/2023 **Shipping Italy** 77
Bunkeroil guarda al Nord Europa e scommette sui biocarburanti per il futuro

Ravenna

24/04/2023 **Agenparl** 79
Comunicato Regione: Migranti. Attesa domani al porto di Ravenna la nave Humanity 1 con 69 persone a bordo, soccorse il 20 aprile scorso nelle acque internazionali al largo della Libia. Il gruppo più numeroso dal Sudan. Taruffi: "Macchina organizzativa subito riattivata, ancora una volta l'Emilia-Romagna pronta a fare la sua parte per chi fugge da guerre e povertà, ma il Governo definisca finalmente un piano e lo condivida coi territori"

24/04/2023	Ravenna Today	81
Sbarco dei migranti, Ravenna ospiterà tutti i minori non accompagnati: adulti suddivisi tra le altre province		
24/04/2023	Ravenna Today	82
Una biblioteca per i documenti storici di Marina e Porto Corsini, Ancisi (LpRa): "Si salvi il nostro passato"		
24/04/2023	Ravenna Today	84
Sbarco dei migranti, la Regione: "L'Emilia Romagna conferma la sua vocazione di solidarietà e accoglienza"		
24/04/2023	RavennaNotizie.it	85
Un archivio e biblioteca di documenti storici per Marina di Ravenna. Ancisi (LpRa): "Il Comune metta a disposizione un locale in Largo Magnavacchi Walter"		
24/04/2023	RavennaNotizie.it	87
Ravenna. Iniziati i preparativi per l'accoglienza della Humanity 1: dei 69 migranti 30 sono sudanesi, probabilmente in fuga dal conflitto		
24/04/2023	ravennawebtv.it	88
Un archivio-biblioteca per la storia di Marina di Ravenna, Ancisi (LpRa) interroga il sindaco		
24/04/2023	Settesere	90
Cantieri hub portuale, a Ravenna i fondali tornano a -11,5 metri di profondità		

Livorno

24/04/2023	Agenparl	91
Conferenza stampa Il Consorzio CNIT entra a fare parte del Centro dell'Innovazione delle Tecnologie del Mare di Dogana d'Acqua Mercoledì 26 aprile alle ore 10,45 c/o edificio serigrafato di Dogana D'Acqua, via della Cinta Esterna		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

25/04/2023	corriereadriatico.it	92
Paletti, il sindaco Ricci vuole rimuoverli subito. Ma forse spunta la soluzione		
24/04/2023	Shipping Italy	94
Triplce ordine da Fincantieri a Somec		
24/04/2023	vivereancona.it	95
:L'Ambasciatrice di Grecia in Italia Eleni Sourani in vista ad Ancona		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

24/04/2023	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva	96
Fiumicino capitale della motonautica, grande spettacolo in mare per il Mondiale Off Shore		
24/04/2023	AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva	98
Gaeta ""40° Forum della Fascia Costiera Ligure, Tirrenica e del Mar di Sardegna - Pesca, Mare e Sostenibilità Marina"		
24/04/2023	CivOnline	100
Palio Marinaro dei Tre Porti: trionfano Castiglione della Pescaia, Orbetello nella categoria Senior e l'IIS Luigi Calamatta		

Napoli

24/04/2023	Informare	104
A febbraio il traffico delle merci nel porto di Napoli è aumentato del +8,6% mentre nello scalo di Salerno è calato del -8,5%		

24/04/2023	Informazioni Marittime	105
Con Accsea gli spedizionieri entrano nelle scuole della Campania		
24/04/2023	Rai News	107
Migranti, Geo Barents fa rotta su Napoli		

Salerno

24/04/2023	Salerno Today	108
Blitz della Finanza nel porto di Salerno: sequestrate 135 tonnellate di pellet		
24/04/2023	Salerno Today	109
Salerno, record di visitatori a bordo della nave Garibaldi		

Bari

24/04/2023	Rai News	110
Altri 29 accolti in Puglia		
24/04/2023	Ship Mag	111
Logistica, dal 28 aprile Gts aggiunge la tratta Bari-Jesi		
24/04/2023	Shipping Italy	112
Primo trimestre con traffici in crescita per i porti dell'Adriatico Meridionale		

Olbia Golfo Aranci

24/04/2023	Ansa	113
La nautica come motore di sviluppo del territorio		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

24/04/2023	quotidianodisicilia.it	115
Ponte sullo Stretto, Florida: "I soldi non ci sono, parliamo del nulla" webms Ponte sullo Stretto, Florida: "I soldi non ci sono, parliamo del nulla" 0 commenti Lascia un commento Potrebbe interessarti anche		
24/04/2023	Stretto Web	117
"No al Ponte", la messinese Florida e le tesi già smentite. Ma "manca la corsia per i banchi a rotelle"		

Augusta

24/04/2023	Siracusa News	121
Siracusa verso il voto. Trigilio presenta il suo programma: "la mia idea per cambiare la nostra città"		

Palermo, Termini Imerese

24/04/2023	Ship Mag	123
Formazione e occupazione in primo piano. Il porto di Palermo entra a far parte dell'Escola Europea - IntermodalTransport		

Focus

24/04/2023	Il Nautilus	125
Norwegian Cruise Line Holdings traccia un percorso verso zero emissioni di gas serra con i nuovi obiettivi a b/m termine		
24/04/2023	Informare	128
Nel primo trimestre del 2023 il traffico delle merci nei porti spagnoli è calato del -1,7%		
24/04/2023	Informare	129
Il MIT ha pubblicato le linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento sulle concessioni portuali		
24/04/2023	Informazioni Marittime	131
Omologato in Giappone il travaso di ammoniaca con terminali di ormeggio		
24/04/2023	L'agenzia di Viaggi	132
L'estate mediterranea di Msc World Europa		
24/04/2023	L'agenzia di Viaggi	134
Msc Meraviglia, al via le crociere da New York tutto l'anno		
24/04/2023	L'agenzia di Viaggi	135
Bahamas, i numeri record delle crociere		
24/04/2023	Ship Mag	136
Costa Firenze ha lasciato il Brasile per la sua ultima stagione in Europa		
24/04/2023	Ship Mag	137
Concessioni portuali, Assiterminal: "Linee guida risentono di un dialogo poco allineato tra Bruxelles e l'Italia"		
24/04/2023	Shipping Italy	138
Maritime Bunker guarda a una quarta bettolina e si espande in Sicilia		
24/04/2023	The Medi Telegraph	139
Marco Fiori (Premuda): "Traffico petroliere, il mondo diviso in due. Con la Russia operano almeno mille navi"		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310
mail: servizioclienti@corriere.it

MAK
DESIGN & PASSION
www.makwheels.it



Il libro della vedova
L'ultima lezione
di Ezio Tarantelli
di Giovanni Bianconi
a pagina 47



Massimo Ceccherini
«Salvato dall'amore
per il cane Lucio»
di Valerio Cappelli
a pagina 23



25 Aprile Il messaggio di Mattarella: bisogna tenere viva la memoria di chi combattè contro la dittatura

«Oggi sia la festa della libertà»

La lettera di Meloni: «I valori democratici adesso difendiamo in Ucraina»

LA PATRIA MORALE

di Aldo Cazzullo

Il 25 Aprile i partigiani scendono dalle montagne verso le grandi città del Nord. Ma non sono i soli a opporsi ai nazifascisti. Nei lager tedeschi, seicentomila deportati attendono la liberazione: hanno rifiutato di combattere per Hitler, e hanno visto morire 40 mila commilitoni di fame e di stenti. Tra loro ci sono i padri di Francesco Guccini, Al Bano Carrisi, Antonio Di Pietro, Vasco Rossi. C'è Giovanni Guareschi, che sul diario ha scritto: «Resto qui e non muoio neanche se mi ammazzano». E c'è Alessandro Natta, futuro capo del partito comunista, che intitolerà le sue memorie di prigionia *L'ultra Resistenza*. A San Vittore è rinchiusa una religiosa, suor Enrichetta Alfieri, già madre superiore del carcere, colpevole di aver fatto uscire messaggi dei prigionieri, e anche qualche prigioniero in carne e ossa. Al processo di beatificazione uno dei quei carcerati, Indro Montanelli, dirà: «Certe imprese possono farle solo i santi o gli eroi. Suor Enrichetta era entrambe le cose». Nel ghetto di Roma sta tornando a casa da Bergen-Belsen Settimia Spizzichino, una dei sedici sopravvissuti della razza che ha devastato la più antica comunità ebraica della diaspora.

continua alle pagine 6 e 7

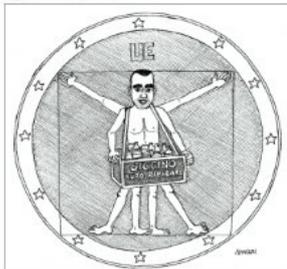
di Giorgia Meloni



Caro direttore, oggi l'Italia celebra l'anniversario della Liberazione. Io stessa lo farò accompagnando il presidente della Repubblica Mattarella nella tradizionale cerimonia di deposizione di una corona di alloro all'Altare della Patria, mentre i ministri del governo parteciperanno alle altre celebrazioni istituzionali previste.

continua a pagina 3

GIANNELLI



NOEMI DI SEGNI

«Giorno speciale che unisce tutti, anche noi ebrei»

di Paolo Conti

a pagina 5

CELEBRAZIONI E POLEMICHE
Luoghi, simboli: dove saranno ministri e leader

di Marco Cremonesi

a pagina 4

Pisa I colleghi della vittima: «La sua morte si poteva evitare»

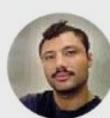


Barbara Capovani, la psichiatra morta a 55 anni, dopo l'aggressione subita davanti all'ospedale Santa Chiara di Pisa

I deliri (già noti) di Seung che ha ucciso la dottoressa

Protesta degli psichiatri

di Giulio Gori e Andrea Pasqualetto



Dolce, solare, altruista, «la sua morte si poteva evitare». Rabbia e dolore dei colleghi della psichiatra Barbara Capovani, uccisa con una spranga da un paziente. Sul web un video dell'assassino: con messaggi complottisti e deliri.

alle pagine 16 e 17 Gasperetti

Guerra Tensione Lavrov-Guterres



Un soldato ucraino impiegato nella difesa di Bakhmut

Mosca: «Vicini alla linea rossa»

È scontro all'Onu

di Lorenzo Cremonesi

Onu, il segretario generale Guterres attacca Mosca: «L'invasione russa viola la Carta delle Nazioni Unite». «Come durante la Guerra fredda siamo arrivati a una linea rossa, ancora più pericolosa», la replica di Lavrov, ministro degli Esteri russo. Le notizie dal fronte.

a pagina 9

PARLA IL VIROLOGO PALÙ

«Il Covid? Va dichiarata la fine della pandemia»

di Margherita De Bac

Bisogna dichiarare la fine della pandemia. A chiederlo è il virologo Giorgio Palù. «Credo che l'Oms lo farà presto, il ritardo dovuto a un residuo di prudenza».

a pagina 21

DOMANI IL MINISTRO FITTO IN AULA

Pnrr, i progetti in ritardo: si tratta su energia e porti

di Enrico Marro

Il teleriscaldamento e le concessioni portuali. Sono i due progetti in ritardo che fermano il pagamento della terza rata da oltre 10 miliardi del Pnrr. La linea del governo per chiedere lo sblocco dei fondi è domani: relazione del ministro Fitto in Parlamento.

a pagina 11

FRANCESCO RUTELLI
Per salvare il clima. Storia, propaganda e realtà
IL SECOLO VERDE
in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ
di Massimo Gramellini
Per 226 pugni di dollari
semmai di capitalismo intelligente, attento a evitare gli eccessi per puntellare la sua miglior garanzia di durata: l'esistenza di un ceto medio che si senta parte del sistema e perciò abbia qualcosa da perdere da un suo eventuale crollo. Invece negli ultimi decenni quella relazione è diventata di mille, diecimila, centomila a uno: a volte anche a zero. Il meccanismo dei premi in azioni, magari collegati a tagli di personale, ha preso il sopravvento, contribuendo a creare una ristrettissima Superclasse di semideli che tiene per sé tutte le fette della torta, non lasciando più alla massa impoverita neppure le briciole. E la storia ci insegna che le aristocrazie dominanti si sono sempre estinte in seguito a un'indigestione.

PAOLO BORROMETI
TRADITORI
Come fango e depistaggio hanno segnato la storia italiana
in libreria SOLFERINO

30425
9 771120 458008





I giovani di **Ultima generazione** bloccano **Berlino** incollandosi le mani a terra **I Verdi** li insultano: **"Ipcriti"**. Si parte incendiari e si arriva sempre **pompieri**



Tonici Massigen: energie fisiche e mentali per ogni età

massigen.it



€ 2,00 - Anziani: € 3,00 - € 1700 con il libro SCAMI DI GUERRA Spedizioni a/b. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

I PACIFISTI E Vespa "festeggia" con La Russa "L'Ucraina non c'entra col nostro 25 Aprile"

GIARELLI, PROIETTI E RODANO A PAG. 2 - 3 - 4



INAMOVIBILI Partecipate e gruppi Benetton e B. Cda, fine poltrona mai: Tocci dall'Eni all'Accea

DA SILVA A PAG. 8 - 9



Il caso Di Maio

» Marco Travaglio

Il Partito Preso non riesce proprio a trattare il caso Di Maio per quello che è, avendo trascorso gli ultimi 14 anni a scomunicare i 5Stelle senza comprenderli, accecato dal pregiudizio universalista. Chiunque ha visto all'opera Di Maio sa che è fin troppo sveglio, con una gran capacità di imparare e migliorare. È stato un buon leader M5S, un buon vice-premier e ministro del Lavoro e dello Sviluppo nel Conte-1, un buon ministro degli Esteri nel Conte-2 e nel Draghi. Buono non vuol dire condivisibile: il suo atlantismo acritico, identico a quello di Draghi, Mattarella, Letta&C., non ci piace. Ma sulla professionalità niente da dire: altro che "bibitaro", come lo chiamavano i classisti e i razzisti incapaci di riconoscere i meriti dei 5Stelle e convinti che la politica sia un'esclusiva per figli di papà e rampolli di una dozzina di *dynasty*.

Ora, qualunque cosa dovrà fare nel Golfo, Di Maio la farà con abilità. Ma nelle cancellerie e diplomazie europee ci sono centinaia di figure che potevano farlo. Perché hanno scelto proprio lui, dopo lo 0,6% dei voti al suo partitucolo? Perché il sistema mafioso chiamato "politica" doveva premiare la sua fedeltà canina ai padroni italiani ed esteri. Guai se chi si immola per l'establishment finisce sul lastrico: nessun altro sarebbe disposto all'estremo sacrificio. Un anno fa Di Maio fu incaricato di far fuori Conte, unico ostacolo superstito alla normalizzazione draghiana del sistema, già ottenuta con la Lega giorgettiana, FI brunettian-gelminiana, il Pd lettiano, i centristi renzian-calendariani, la finta opposizione meloniiana: tanti partiti con nomi diversi e programmi uguali. Prima provò a scalzare Conte da leader del M5S impallinando con Giorgetti, Guerin, Renzi e Letta - la Belloni sulla via del Colle (li doveva salire Draghi o restare Mattarella: *tertium non datur*). Ma, malgrado gli amorevoli consigli di Draghi a Grillo, Conte restò leader. E costrinse il governo a rinviare al 2028 l'aumento della spesa militare al 2% del Pil, promesso alla Nato entro il '24. Allora Di Maio, con l'avallo dei suoi spiriti guida al Quirinale, a Palazzo Chigi e al Nazareno, scatenò la scissione di 66 parlamentari dai 5Stelle. Si illudeva di rafforzare Draghi e se stesso e di indebolire Conte. Accadde l'opposto. Draghi optò per l'*harakiri* e incolpò il M5S, convinto - nella sua *hybris* - che gli elettori avrebbero punito Conte e premiato Di Maio, candidato dal Pd insieme ai suoi fedelissimi. Accadde l'opposto. Punito dal basso, Di Maio viene ora premiato dall'alto: si scrive Borrell, ma si legge Draghi, Quirinale, Nato e vecchio Pd. Ma adesso chi dovrebbe allarmarsi è il nuovo Pd: ove mai Elly Schlein si ricordi chi è e cambi musica, un Di Maio pidino da far esplodere e poi risarcire si trova sempre.

SCHIFORMA NORDIO MENO TRASCRIZIONI AGLI ATTI PER NON FARLE SAPERE AI CITTADINI

La destra fa la Resistenza contro le intercettazioni

A FAVORE DELLA SPAGNA Goldman Sachs scommette contro l'Italia e i suoi Btp
PALOMBI A PAG. 6

L'IDOLO DEI DRAGHIANI Di Maio, 16mila€ al mese e mina dentro il governo
DE PASCALE A PAG. 7

LA MORTE DI DAL CORSO "Suicida in cella": una ricostruzione con troppi buchi
BISIGLIA A PAG. 13

AL PAPA ANCORA NO E Twitter ridà la spunta blu ai Vip (morti)

» Virginia Della Sala
Ora c'è, ora non c'è. E se a Papa Francesco ancora non è stata restituita potrebbe dipendere dal fatto che sia ancora vivo, visto che ai morti la spunta blu su Twitter è stata data indietro.
A PAG. 12



L'ENNESIMO BAVAGLIO CON L'ALIBI DI ESCLUDERE I "TERZI" INDIRETTAMENTE ASCOLTATI, RIDUCONO LE CAPTAZIONI A VERBALE E SEGRETANO TUTTO SINO ALLA FINE DELLE INDAGINI

PACELLI E SALVINI A PAG. 5



- LE NOSTRE FIRME**
- **Viroli** Deturpatori del vero 25 Aprile a pag. 17
 - **Sylos Labini** Russia, sanzioni fallite a pag. 11
 - **Orsini** La sostituzione è pace-guerra a pag. 11
 - **Scanzi** Di Maio&C., i più "poltronari" a pag. 11
 - **Gismondo** Pandemie e maiali cinesi a pag. 20
 - **Luttazzi** Taci, lo "yankee" ti ascolta a pag. 10

COLONIALISMI PER PROCURA In Sudan c'è l'altra guerra Usa-Russia
ALBERIZI A PAG. 14

La cattiveria Ignazio La Russa, presidente del Senato: "L'antifascismo non è nella nostra Costituzione". Altrimenti lui non sarebbe dov'è
WWW.SPINOZA.IT

ALTRE RIVELAZIONI DAI LEAKS Il Pentagono bloccò i raid ucraini contro i terroristi in Russia
CIANCIO E GROSSI A PAG. 15

NUOVI TALENTI E RISATE Ravenna, Giraud e gli altri neo-comici con i teatri gremiti
PONTIGGIA A PAG. 18





IL FOGLIO



ANNO XXVIII NUMERO 97

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 148/2000 Conv. L. 48/2001

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 25 APRILE 2023 - € 1,80 + € 0,50 REVIEW n. 17

La vittoria dell'antifascismo è avere una destra democratica al governo, desiderosa di non sfigurare a colpi di immersioni nel mainstream

I fatti, non le chiacchiere: l'esame del sangue del governo in fondo è tutto lì. Le celebrazioni del 25 aprile, ormai da anni, sono la perfetta cornice...

non quello di aver utilizzato i suoi primi anni di potere per, proprio a riasseverare velocemente il pensiero dell'indignato collettivo, "concedere la restituzione", "combattere l'antifascismo" e "instaurare nel paese un nuovo regime fascista"...

essere mainstream anche lui? Per sé, preannunciò la logica del presidente del Consiglio di "non sprecare un solo euro del piano", potrebbe diventare mainstream anche nelle alleanze a Bruxelles e se oggi riscende, con i suoi ministri, con i suoi politici, a scendere con forza l'espressione "nazifascismo" per celebrare la festa della Liberazione...

Parla Lollobrigida

"Basta con il fascismo degli antifascisti: seguò la Costituzione"

"Sono tornato prima del G7 per onorare il 25 aprile, ma per la sinistra non dovremmo esistere"

Fini polemico solo con noi

Roma. "Siamo al fascismo degli antifascisti". Ministro Francesco Lollobrigida si rifugia in Pier Paolo Pasolini...



F. LOLLOBRIGIDA

Capitale & lavoro

Motivi validi per prendere sul serio la proposta di legge Cisl sulla governance aziendale partecipata

Modesto suggerimento: prendiamo sul serio la proposta di legge di iniziativa popolare sulla partecipazione al lavoro

DI DARIO DI VICO

questi giorni dalla Cisl. L'obiettivo dichiarato è quello di una governance d'impresa partecipata dai lavoratori...

La resistenza dei fionchi gialli

Gli ucraini resistono e liberano territori da più di 420 giorni, trasformando la Z del terrore russo in una clessidra e seminando simboli per farsi coraggio. Così si costruisce l'idea dell'Ucraina del futuro

Milano. Resistenza e liberazione sono le parole che gli ucraini scandiscono da quando Vladimir Putin ha invaso il loro paese. Contano i giorni...

DI PAOLA PEDRIZZI

giorni (sono 426), contano le ore (sono più di diecimila), si organizzano, cantano, combettono, si nascondono, testimoniano, disseminano l'Ucraina dei simboli della loro lotta...



EL CULO DE JODI

gram e nelle chat anonime in cui i residenti possono rimanere anonimi e quindi sopravvivere. Perché resistere e organizzare è per quanto la liberazione arriverà ha un costo alto: il Kyiv Independent ha parlato con una coppia che è riuscita a scappare da Melitopol, occupata dai russi, ma che ha ancora la famiglia lì...

Non dite 25 aprile

Siamo un paese moltiplicatore di feste fondative, fra quelle "de sinistra" e quelle "de destra"

Sin da bambini cresciuti nella scuola antifascista e democratica abbiamo sempre un po' di invidia la semplicità, la chiarezza, la gran comodità

DI ANDREA MINZ

di festeggiarsi tutti insieme un solo giorno, per esempio gli americani con il 4 luglio o i francesi con la prise de la Bastille. Beati loro. Qui invece sin da subito tutto è più complicato e sfacciatato. Non si hanno notizie, né immagini e ricordi di un 25 aprile senza polemiche. Un "25 aprile tra le polemiche" è un italiano trademark, come Sanremo e la pizza, un repertorio condiviso, un claim da Venere influencer del ministro...

Lo stadio pagatelo voi

L'Europa taglia il calcio dal Pnr. Ma anche finanziarsi con Euro 2032 è moneta falsa. Arriva Renzi

Si fa presto a dire che l'Italia ha un problema economico e che il suo è il Veneto di Botticelli, l'idea di farsi dare i soldi per rifare gli stadi - "Te o Uefa, basta che se magna" - non si è dimostrata migliore della Venere con la pizza. La Commissione europea ha bocciato l'ardito progetto fiorentino di farsi finanziare via Pnr il restyling del Franchi (impresa del resto già fallita)...

Buon 29 aprile

Buon 25 aprile a tutti. E buona sera a tutti. Il 29 aprile è il giorno della libertà. Il 29 aprile del 1975 a Milano un ragazzo di 19 anni, un vertice ristretto a Palazzo Chigi in cui si pianificava la messa in salvo dei connazionali presenti nel paese africano...

Armata contro la paura

E' stata la guerra di Mosca a spingere le spese militari nel mondo

Roma. La spesa militare globale è aumentata del 3,7 per cento nel 2022, con picchi che riguardano soprattutto i paesi europei, che hanno registrato l'aumento annuale più forte degli ultimi trent'anni...

Horror vacu africano

Sudano da solo

Roma. Ora che l'evacuazione va concludendosi, e con successo, la paura sta proprio in quel vuoto. Quello, cioè, che con la ritirata in blocco delle diplomazie europee si è creato in Sudan, e che rischia fatalmente di essere occupato da chi in quell'area scemote sempre più e cioè Putin. Ecco, dunque, l'horror vacu: ecco il timore che già venerdì, in un vertice ristretto a Palazzo Chigi in cui si pianificava la messa in salvo dei connazionali presenti nel paese africano...

Identità terzopolista

Il progetto di Calenda e Renzi non è riuscito a esprimere un'identità riconoscibile. Tornare al 2019

Gli ultimi giorni sono stati molto dolorosi per chi ha vissuto dall'interno di una speranza politica lo scontro finale tra Calenda e Renzi, davvero non degno delle qualità di entrambi. Non voglio parlare delle pieghe (piaghe?) distruttive che hanno preso il sopravvento, voglio raccontarvi un sogno. Un mio vero sogno notturno che dirà forse tutto quanto vorreste comunicare. Ho sognato che, intorno a una tavola allunga, Valiani e Draghi si scambiavano ricordi e racconti su La Malfa e su Ciampi (mischiano probabilmente quanto invece ascoltato molti anni fa dalla viva voce di Valiani con le pagine dedicate da Draghi a La Malfa nel suo intervento alla Camera del novembre 2021).

Una famiglia un secolo

La Russia, il lungo romanzo della destra fascio e martello

Roma. L'evacuazione delle ambasciate a Khartoum apre la fase più pericolosa della guerra cominciata dieci giorni fa, perché le due fazioni si scontrano ancora più isolate e meno controllate. Dalla capitale in trappola, che da una settimana è diventata il punto più pericoloso del paese, i civili rimasti, che solo a tratti e solo in alcuni punti della città riescono ancora a comunicare con l'esterno, dicono di temere che i combattimenti più brutali avvengono ora che il Sudan è diventato invisibile agli occhi del resto del mondo. Non sono spuntati solo i diplomatici occidentali, ma anche quelli che hanno più influenza sui due generati in guerra come gli egiziani e i sauditi.

Andrea's Version

Le pietre d'inciampo, dieci centimetri per dieci metri di ottone col nome del deportato, nascono da un'idea venuta nel 1982 all'artista tedesco Gunter Rambow. Vole depositare nel tessuto urbano e sociale delle città europee una memoria diffusa dei cittadini ebrei sbruttati nei campi di sterminio nazisti. Le pietre d'inciampo in Italia sono 2148. Meno del dovuto, ma nemmeno niente. Per incanto, nell'attesa sincera di una pace tra arabi e Stato ebraico che, millennio prima, millennio dopo, non potrà non arrivare, noi si spera che magari un giorno un solo tra le migliaia di militanti dei gruppi filo Hamas che sfilavano nei cortei di giovedì 25 aprile per fiachiere Israele, capiti per caso su una pietra d'inciampo si sdogani e si bruci una caviglia. Niente di più che una caviglia. Poi certo, se fosse di Ovadia, di D'Alema, ma toh, padre di Gad, tanto meglio.

Horror vacu africano

Sudano da solo

Roma. Ora che l'evacuazione va concludendosi, e con successo, la paura sta proprio in quel vuoto. Quello, cioè, che con la ritirata in blocco delle diplomazie europee si è creato in Sudan, e che rischia fatalmente di essere occupato da chi in quell'area scemote sempre più e cioè Putin. Ecco, dunque, l'horror vacu: ecco il timore che già venerdì, in un vertice ristretto a Palazzo Chigi in cui si pianificava la messa in salvo dei connazionali presenti nel paese africano...

Evacuazione riuscita ma adesso il buio cala sui sudanesi. E la guerra accelera

Roma. L'evacuazione delle ambasciate a Khartoum apre la fase più pericolosa della guerra cominciata dieci giorni fa, perché le due fazioni si scontrano ancora più isolate e meno controllate. Dalla capitale in trappola, che da una settimana è diventata il punto più pericoloso del paese, i civili rimasti, che solo a tratti e solo in alcuni punti della città riescono ancora a comunicare con l'esterno, dicono di temere che i combattimenti più brutali avvengono ora che il Sudan è diventato invisibile agli occhi del resto del mondo. Non sono spuntati solo i diplomatici occidentali, ma anche quelli che hanno più influenza sui due generati in guerra come gli egiziani e i sauditi.

Una famiglia un secolo

La Russia, il lungo romanzo della destra fascio e martello

Roma. L'evacuazione delle ambasciate a Khartoum apre la fase più pericolosa della guerra cominciata dieci giorni fa, perché le due fazioni si scontrano ancora più isolate e meno controllate. Dalla capitale in trappola, che da una settimana è diventata il punto più pericoloso del paese, i civili rimasti, che solo a tratti e solo in alcuni punti della città riescono ancora a comunicare con l'esterno, dicono di temere che i combattimenti più brutali avvengono ora che il Sudan è diventato invisibile agli occhi del resto del mondo. Non sono spuntati solo i diplomatici occidentali, ma anche quelli che hanno più influenza sui due generati in guerra come gli egiziani e i sauditi.

Andrea's Version

Le pietre d'inciampo, dieci centimetri per dieci metri di ottone col nome del deportato, nascono da un'idea venuta nel 1982 all'artista tedesco Gunter Rambow. Vole depositare nel tessuto urbano e sociale delle città europee una memoria diffusa dei cittadini ebrei sbruttati nei campi di sterminio nazisti. Le pietre d'inciampo in Italia sono 2148. Meno del dovuto, ma nemmeno niente. Per incanto, nell'attesa sincera di una pace tra arabi e Stato ebraico che, millennio prima, millennio dopo, non potrà non arrivare, noi si spera che magari un giorno un solo tra le migliaia di militanti dei gruppi filo Hamas che sfilavano nei cortei di giovedì 25 aprile per fiachiere Israele, capiti per caso su una pietra d'inciampo si sdogani e si bruci una caviglia. Niente di più che una caviglia. Poi certo, se fosse di Ovadia, di D'Alema, ma toh, padre di Gad, tanto meglio.

Una famiglia un secolo

La Russia, il lungo romanzo della destra fascio e martello

Roma. L'evacuazione delle ambasciate a Khartoum apre la fase più pericolosa della guerra cominciata dieci giorni fa, perché le due fazioni si scontrano ancora più isolate e meno controllate. Dalla capitale in trappola, che da una settimana è diventata il punto più pericoloso del paese, i civili rimasti, che solo a tratti e solo in alcuni punti della città riescono ancora a comunicare con l'esterno, dicono di temere che i combattimenti più brutali avvengono ora che il Sudan è diventato invisibile agli occhi del resto del mondo. Non sono spuntati solo i diplomatici occidentali, ma anche quelli che hanno più influenza sui due generati in guerra come gli egiziani e i sauditi.



il Giornale



MARTEDÌ 25 APRILE 2023

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno L - Numero 97 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

25 APRILE

CHI VUOLE L'ITALIA UNITA

Anpi e sinistra utilizzano la Liberazione per dividere. Ma il centrodestra non ci casca. Berlusconi: «Carta basata sulla Resistenza». Meloni: festa della Nazione

di Adalberto Signore

La sinistra ha trasformato il 25 aprile in un test di legittimità per il governo. È stato questo il filo rosso di un'opposizione che non riconosce l'avversario politico. La maggioranza di governo deve sfuggire alla trappola.

Federico Bini alle pagine 2-3

L'HANDICAP DEL BELPAESE

di Augusto Minzolini

È il passato che ci tira per i piedi e ci riporta indietro. I fantasmi di una tragedia da cui avremmo dovuto imparare la lezione e che, invece, ci perseguitano. Oppure un sogno agognato che non si avvera. Oggi si celebra il 25 aprile, la festa della Liberazione, quello che dovrebbe essere un anniversario di riconciliazione, di unità del Paese. E che si trasforma puntualmente in un giorno di polemica. Mai come in questa occasione con l'avvento di un governo di destra-centro, la sinistra in tutte le sue forme (complice anche la superficialità con cui qualche esponente dell'attuale maggioranza di governo congetture su certi argomenti) ne ha fatto un tema di divisione. Il problema, però, non è il fascismo con cui questo Paese ha fatto i conti da un bel po'. Quello semmai è un pretesto, l'alibi con cui la sinistra populista punta a compattarsi, la questione con cui tenta di delegittimare l'attuale governo e la sua maggioranza. Ciò che deve preoccupare, invece, è una lacuna, una questione irrisolta che nei momenti difficili può provocare seri danni: l'assenza di un sentimento nazionale unitario. Quello spirito che ancora manca come lamentava Silvio Berlusconi nel famoso discorso di Onna di 14 anni fa (che oggi pubblichiamo su *Il Giornale*) e che dovrebbe animare tutte le forze politiche. L'anelito che trasforma un Paese in una Nazione.

Non si tratta di pura retorica. Tutt'altro. Semmai è il vero handicap italiano, quello che impedisce alla maggioranza e all'opposizione del momento di riconoscere e di proteggere insieme l'interesse nazionale. È l'handicap che ci ostacola nell'individuare una politica estera comune che dia più peso all'Italia nel mondo, nel fare sistema in economia, nell'introdurre una riforma istituzionale condivisa. Restiamo purtroppo un Paese irrimediabilmente diviso tra guelfi e ghibellini. Che senso ha, infatti, in una giornata come questa riaprire vecchie ferite all'insegna delle speculazioni politiche, proprio quando lo scontro a livello globale è tra le democrazie occidentali e altri totalitarismi, autarchie, regimi. Basta pensare all'Ucraina o a Taiwan. L'importante semmai è serbare il ricordo, l'intento e l'impegno comune affinché l'Italia non riviva una terribile e tragica dittatura come il ventennio fascista. E su questo francamente nessuno ha dubbi, a destra come a sinistra (a parte il pugno di nostalgici che non manca mai). Come nessuno ha dubbi sul valore della Resistenza. Eppure visto che a volte per avvelenare il presente fa comodo tirare in ballo vecchi fantasmi, sono giorni che assistiamo ad una mezza guerra civile combattuta a parole. Con il rischio che alla fine qualcuno ci creda.

Invece la Storia andrebbe maneggiata con cura. E obiettività. Ieri il ministro Carlo Nordio ha lanciato l'idea di trasformare la festa della Liberazione dal nazifascismo in una festa all'insegna dell'unità europea. Io andrei ancora più in là, l'affiancherei con un altro anniversario che ugualmente incrocia lo spirito dell'Europa di oggi e completa la verità storica, quello della caduta del muro di Berlino e della fine del regime sovietico. Una festa della democrazia contro il comunismo che per molti Paesi dell'Unione è importante quanto quella per la liberazione dal nazifascismo. Anche questo sarebbe un modo per fare conti con il passato che unirebbe sicuramente di più l'Europa (dando più peso al suo ruolo) in un contesto internazionale particolarmente delicato. Un discorso che forse potrebbe valere anche per l'Italia.

IL DISCORSO DEL 2009

ONNA, LA LEZIONE DEL CAVALIERE UOMO DI PACE: «UNA GIORNATA PER LA LIBERTÀ CONDIVISA»

di Silvio Berlusconi

alle pagine 4-5



LE PAROLE CHE FANNO LA STORIA Il discorso di pace di Silvio Berlusconi a Onna nel 2009 sul senso della libertà condivisa

SCENARI INTERNAZIONALI

Se Tunisi crolla è il caos E il Sudan spinge l'esodo

Francesco De Paolo

La Tunisia chiama e l'Italia risponde con 100 milioni di euro. Sono i fondi impegnati dal governo per un «primo soccorso» ad un paese che rischia il default. L'annuncio del ministro degli esteri, Antonio Tajani.

Matteo Basile alle pagine 8 e 9

LA MANOVRA DI GOLDMAN SACHS

Nuovo attacco al debito «Via dai titoli di Stato»

Marcello Astorri

Arrivano cannonate sul titolo di Stato italiani dall'America. È un attacco ai conti pubblici italiani. Gli analisti della banca d'affari Goldman Sachs, infatti, suggeriscono di vendere i Btp per puntare sul debito spagnolo.

a pagina 6

LA SAGA CENTRISTA

Calenda all'angolo si scusa con Renzi

Francesco Boezi

a pagina 7

L'INTERVISTA A TIM MARSHALL

«Il futuro è astropolitica Si lotterà per le terre lunari»

Eleonora Barbieri a pagina 23

L'ESPERIMENTO

Così l'intelligenza artificiale vuole prendere il posto di Dio

Alberto Giannoni a pagina 16



IN ITALIA FATE SANVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA...)



IL GIORNO

* QN IL GIORNO € 1,30 e VANITY FAIR € 0,20 abbinamento non vendibile separatamente € 1,50 - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI LODI, CREMONA, PAVIA

MARTEDÌ 25 aprile 2023
1,50 Euro*

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Il futuro del Gp, intervista all'ad di Formula One
Lo start di Domenicali
«Monza fondamentale ma ora deve crescere»
Galvani nel Qs



E nel Bresciano si aggira un orso
Gregge sbranato
Firme anti-lupo in Valchiavenna
Prandelli e Pusterla a pagina 19



25 aprile, l'appello di Mattarella

Il monito del presidente: non dimenticare chi lottò per la Liberazione. **Intervista a Rino Formica** «Mai pacificazione con il fascismo» Servizi
Rientrati ieri sera gli italiani evacuati dal Sudan. Ondata di profughi dal Nordafrica, quattro naufragi a Lampedusa: morti e dispersi da p. 4 a p. 9

La verità storica

Valori condivisi Non la memoria

Davide Nitrosi

Non è la memoria condivisa ciò che serve a un Paese, una memoria che vada bene a tutti, ma i valori della nostra democrazia fissati nella Costituzione.

A pagina 4

Gli errori dell'America

Biden ha perso anche l'Africa

Cesare De Carlo

Dunque ricapitolando: l'Africa e la brigata Wagner, il Sudan come l'Afghanistan. E poi la Libia, il Mali, il Centrafrica, l'Eritrea già in orbite russa e cinese.

A pagina 9

I CAMICI BIANCHI CHIEDONO POLIZIOTTI IN OGNI OSPEDALE IL COMPAGNO DELLA PSICHIATRA UCCISA: «VOLEVA REPARTI SICURI»



L'omaggio dei colleghi a Barbara Capovani, la psichiatra uccisa a Pisa da un ex paziente

Il grido dei medici: «Salvateci»

A Pisa ieri è stato il giorno del dolore: decine di colleghi di Barbara Capovani, la psichiatra 55enne uccisa da un ex paziente, si sono riuniti fuori dall'ospedale

per ricordare la dottoressa. Il compagno la ricorda così: «Non aveva paura, lottava per la sicurezza dei colleghi». Proprio sul tema sicurezza, dai

medici italiani arriva un appello: «Siamo indifesi, servono poliziotti in ogni ospedale».

Bargagna e Panettiere a p. 2 e 3

DALLE CITTÀ

Milano

La ricerca: alunni con difetti visivi in aumento «Più controlli»

Ballatore nelle Cronache

Milano

Spaccio e degrado Porta Venezia lancia il suo Sos

Lazzari nelle Cronache

Massalengo

Omicidio Novati L'agricoltore: «Io, innocente»

Borra nelle Cronache



Agguato a Prato, tre arresti

Fatta sfregiare dall'ex fidanzato

Natoli a pagina 13



La lettera all'attrice (morta)

Delon e Romy L'eterno amore

Gigli a pagina 17



Cento anni fa la nascita di Lelio

Luttazzi&Tortora Giustizia ingiusta

Massi a pagina 24

SUSTENIUM PLUS
PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



Giovedì l'ExtraTerrestre

CRISI IDRICA Canali secchi, Po senza acqua e lago di Garda ai minimi. Ma c'è chi prova a resistere coltivando riso bio, o con l'intelligenza artificiale



Psichiatria

PISA Dottoressa uccisa, Lega e Fratelli d'Italia all'attacco della legge Basaglia. Protesta dei medici
ROVELLI, THANOPULOS Pagina 5



Culture

MARCO MANTELLO Intervista all'autore del romanzo «Marie Gulpin» che racconta l'ascesa di una leader dell'estrema destra
Guido Caldiron pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MENDE DIPLOMATICHE + EURO 2,00

MARTEDÌ 25 APRILE 2023 - ANNO LIII - N° 97

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

foto di Christian Minelli/Gettyimage



Chi c'è c'è

Decine di iniziative per festeggiare il 25 aprile nei luoghi simbolo della Resistenza. Mattarella: tenere viva la memoria. La premier non ha annunciato altri appuntamenti oltre a quello istituzionale. La Russa volerà a Praga. L'Anpi: «Poteva scegliere un altro giorno. Si dissocino in modo chiaro dal fascismo»

pagina 3

Speciale 25 aprile



Il 78° della Liberazione ai tempi del governo di Giorgia Meloni. All'interno 12 pagine di inserto, sul sito diretta tv, ore 14, da Milano, Roma e Firenze

La Liberazione Partigiani, il coraggio del mondo nuovo

LUCIANA CASTELLINA

Primo anniversario del 25 aprile in presenza di un governo che trae la sua ispirazione politico-culturale da quelli che in quella data furono sconfitti. Che la nostra festa possa essere realmente condivisa è evidentemente impossibile. Ha fatto bene l'Arci a produrre per questa occasione un manifesto su cui è scritto: «25 aprile divisivo. Per i fascisti». Perché sia giorno di fierezza anche per gli attuali Ministri dovrebbero aver fatto la rivoluzione dentro sé stessi, quella che tanti giovani nell'immediato dopoguerra hanno saputo fare, al contrario di loro, che non ne hanno mai avuto il coraggio e l'intelligenza. È vero che il fascismo di Giorgia Meloni non coincide con quello di Benito Mussolini (diversamente da quello di alcuni suoi ministri o sodali), e però per quanto si controlli, poi le sfugge la verità: che anche lei una riflessione critica su quel ventennio non l'ha mai neppure tentata. Mi ha colpito una sua frase rivelatrice, pronunciata pochi giorni fa mentre prendeva l'aereo per Addis Abeba: «È un po' - ha detto con il tono colpevole di una Ong un po' in ritardo - che non ci occupiamo dell'Africa. Vale a dire: che non l'aiutiamo come in passato. Una frase terrificante, perché sembra inconsapevole di come sia stata «aiutata» dal nostro paese nei non lontanissimi anni '30. C'è da domandarsi se Giorgia abbia mai saputo cosa hanno fatto i fascisti quando di Etiopia, Somalia e Libia si sono «occupati». L'epoca di «faccetta nera ti verremo a liberare».

— segue in Inserto pag. 3 —

RAPPORTO SIPRI: NEL 2022 NEL MONDO INVESTITI 2.240 MILIARDI DI DOLLARI IN ARMI (+3,7%)

Per fare la guerra non si bada a spese

■ Che l'industria militare non conosca crisi, era un dato evidente. Il 2022, con una guerra globale - quella ucraina - e la corsa al riarmo in ogni angolo del pianeta (dal Medio Oriente all'Indo-Pacifico), conferma la crescita costante della spesa militare globale: 2.240 miliardi

di dollari, con un aumento del 3,7% rispetto al 2021. In testa alla classifica restano saldamente gli Stati Uniti (spendono oltre un terzo del totale), seguiti dalla Cina. La Russia impegnata nell'invasione dell'Ucraina non sta a guardare, ma ormai più che vendere fuori

produce per sé. I paesi Nato - a cui l'Alleanza chiede di consumare sempre di più - da soli spendono 1.232 miliardi di dollari, oltre la metà del resto del mondo. E poi c'è il boom in Asia, dove le tensioni montano insieme alle armi.
GIORDANA A PAGINA 6

PRIGOZHIN: «UCCIDIAMOLI TUTTI» Droni ucraini su Mosca e Crimea

■ Si rincorrono le voci sull'inizio della controffensiva, ma sono solo manovre esplorative. Kiev tenta di attaccare la Russia con dei droni su Mosca e Sebastopoli. Intanto il capo della brigata di mercenari Wagner, Prigozhin dice «basta prigionieri»: «Dobbiamo ucciderli tutti». **ANGIERI A PAGINA 7**

Lele Corvi



25 APRILE
SI COMMEMORA LA FINE DELL'OCCUPAZIONE NAZISTA E LA CADUTA DEL FASCISMO
RECENTEMENTE QUALCOSA DEVE ESSERE ANDATO STORTO

MIGRANTI Lampedusa, tre naufragi 60 corpi in Tunisia e Libia



■ Al largo della maggiore delle Pelagie si ribaltano tre barchini: oltre 20 dispersi e il corpo di una giovane donna recuperato. La guardia costiera soccorre 1.200 persone. 35 barche arrivate e altre 20 ancora in mare. In Tunisia e Libia il mare restituisce oltre 60 cadaveri. E il governo continua a spedire le Ong a centinaia di chilometri. **MERLI A PAGINA 4**

False narrazioni Danni e inganni delle politiche anti-migratorie

IGNAZIO MASULLI

Da anni dilaga nei Paesi europei un forte pregiudizio e ostilità anti-migratoria. I governi spesso ingannano l'opinione pubblica facendo credere che gli immigrati costituiscono un peso economico e una minaccia a non si capisce quale integrità.

— segue dalla prima 11 —

LA GUERRA IN SUDAN Evacuati gli stranieri, il dramma di chi resta



■ Tra promesse di tregua non mantenute e l'evacuazione riuscita degli occidentali, cresce l'emergenza che riguarda i civili intrappolati nelle città. Già decine di migliaia di profughi già in marcia verso i paesi vicini. Voci da Khartoum: «In questa guerra dei generali il popolo non è previsto».

BOCCITTO, GIORGIO, A PAGINA 8

30425
9 770025 215000
Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gera/09M/23/2103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 113 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 106, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 25 Aprile 2023

Commenta le notizie su ilmattino.it

A CECIA E PRODA: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - "L'ESPRESSO" - "L'ESPRESSO" - "L'ESPRESSO"

Le interviste impossibili

De Nicola: «Sempre mi sono mosso per la pacificazione»

Gigi Di Fiore a pag. 13



Il grande fotografo

Dall'infanzia povera ai musei del mondo: Jodice si racconta

Giuseppe Montesano a pag. 14



La riflessione

Ricorrenza da vivere secondo coscienza

Mario Ajello

Il 25 aprile è la festa meno condivisa di tutte, e questo è un dato di fatto che va accettato per quello che è. La dimostrazione che la memoria può essere variamente vissuta e interpretata, senza fare tante lagne ideologiche sull'antifascismo come canone obbligato e riconoscendo che la democrazia c'è, è forte e nessuno neanche lontanamente si mette in testa di volerla mettere in discussione o limitarla, la si può rintracciare nelle diverse modalità in cui il giorno della Liberazione viene affrontato. E sono tutti legittimi - evviva la laicità e la pluralità degli approcci - i punti di vista praticati in queste ore. C'è chi come il ministro Nordio sostiene che, «se fosse per me, farei del 25 aprile una festa europea perché la Resistenza non fu un fenomeno soltanto italiano e perché la sconfitta del nazifascismo è un elemento che tuttora deve unificare l'Europa». C'è chi sceglie le Fosse Ardeatine, ed è il caso di Antonio Tajani. Chi va in piazza a sostegno della Resistenza ucraina, perché i nuovi partigiani sono quelli che si oppongono all'invasione russa. Chi, come i massimi vertici istituzionali, celebrano all'Altare della patria come sintesi del patriottismo. Chi la festeggia semplicemente lavorando (e anche questo è un modo di onorarla). Chi, con sprezzo del ridicolo, è pronto a gridare insieme all'Anpi «ora e sempre Resistenza» come se ci fosse qualche pericolo di regime di ritorno. Chi, come la destra meloniana, cerca di inscrivere il 25 aprile del '45 nel solco dell'Italia proiettata in avanti.

Continua a pag. 39

Napoli, la festa scudetto è già iniziata

In 10mila a Capodichino dopo il trionfo di Torino: Osi e Kvara scatenati Sabato la Salernitana domenica il match point autorità già in allerta



Ventre e servizi nello Sport

I tifosi festeggiano il Napoli a Capodichino (Newfotoed Sergio Saro)

L'intervista

Ferlaino: e io andrò a Baires per Diego

Francesco De Luca

«Andrò a Buenos Aires a rendere omaggio a Diego Armando Maradona, sulla sua tomba. Sarà il mio modo per celebrare il terzo scudetto del Napoli». Parola di Corrado Ferlaino. A pag. 19

Il racconto

Quel protettore che batte gli scaramantici

Elisabetta Moro

Napoli è da sempre l'università della superstizione. Ma in questo momento si divide in due scuole di pensiero. Gli scaramantici integralisti e i cauti ottimisti. Continua a pag. 38

«Tenere viva la memoria»

►Oggi le celebrazioni del 25 aprile, l'esortazione di Mattarella: non dimenticare chi ha lottato Con Meloni all'Altare della Patria. Intervista a Casini: «Che sia la festa di tutti, basta ambiguità»

«Il 25 aprile è patrimonio di tutta l'Italia, la ricorrenza in cui si celebrano valori condivisi dall'intero Paese». Oggi, per la nona volta da quando è Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella celebrerà la festa della Liberazione, conservando in parole e visite - il medesimo senso attribuito alla ricorrenza alla sua prima volta al Colle, nel 2015: «Un popolo vive e si nutre della sua storia e dei suoi ricordi». Una missione che, dopo la deposizione di una corona all'Altare della Patria con la presidente del Consiglio Giorgia Meloni e i presidenti di Camera e Senato Fontana e La Russa, porterà Mattarella in Piemonte. Intanto l'ex presidente della Camera, Pier Ferdinando Casini, afferma: «Che sia la festa di tutti, basta ambiguità a destra».

Ajello e Malfetano alle pagg. 2 e 3

Dopo il delitto di Pisa si punta a rafforzare le strutture



Psichiatria, il piano della Lega

Francesco Malfetano a pag. 10

Attacco a Mosca, stop di Biden

La guerra con i droni di Kiev alla Russia Lavrov all'Onu, è caos

«Preparatevi ad attacchi massivi il 24 febbraio». Le parole del generale Kyryl Budanov, capo dell'intelligence militare ucraina (Gur), furono intercettate dagli Usa. Obiettivo: la città portuale russa di Novorossiysk. Non in uno dei territori ucraini occupati, ma dentro i confini della Federazione. Scattò l'allarme dell'amministrazione Biden, che chiese agli ucraini (ed ottenne) di desistere. È una delle ricostruzioni delle strategie messe in campo nella guerra Russia-Ucraina. Il momento, due mesi dopo, resta teso: Lavrov, ministro esteri russo, è all'Onu per una sessione. E qui scambio di accuse.

Ventura a pag. 8

La storia, l'incontro

I fratelli Nuvoletta (carabinieri): noi e Dalla Chiesa

Antonio Menna

C'è chi nasce con la camicia e chi con l'uniforme. In questo caso, con la divisa dei Carabinieri. Quasi un abito di famiglia, per i fratelli Nuvoletta di Marano. Per un beffardo paradosso portano lo stesso cognome di un famigerato clan di camorra. Uno dei tre fratelli venne ucciso dal clan, gli altri due erano "angeletti" del generale Dalla Chiesa. Il figlio di Dalla Chiesa, Nando li ha ora incontrati.

A pag. 12

I siti, la qualità

Altro che social è tornata la vera informazione

Vittorio Sabadin

Ci sono buone notizie per le vecchie organizzazioni giornalistiche che sono riuscite in questi anni turbolenti a mantenere intatta la qualità e la serietà del loro prodotto. Le previsioni nefaste che si facevano una decina di anni fa si stanno rivelando infondate: non sembra più così certo che il vecchio modo di fare informazione partirà sostituito dai social, dai blog, dalle newsletter di nicchia e dallo streaming.

Continua a pag. 38

SPADA
ROMA

spadaroma.com





Il Messaggero



€ 1,40
ANNO 145 - N° 113
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 48/2004 art. 1, c. 1 DD 98

NAZIONALE

Martedì 25 Aprile 2023 • S. Marco ev./Anniv. Liberazione

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Premiata la qualità
Troppe fake news social in crisi: tornano di moda i siti dei giornali
Sabadin a pag. 13



Oggi apre il set con De Sica
Ciak, Paolo Virzì rigira il suo "Ferragosto"
Super cast a Ventotene
Satta a pag. 21



L'anniversario Sergio Caputo
«Sabato Italiano di gioia e swing da 40 anni»
Marzi a pag. 20



Oltre le dottrine
Una giornata da vivere secondo coscienza
Mario Ajello

Il 25 aprile è la festa meno condivisa di tutte, e questo è un dato di fatto che va accettato per quello che è. La dimostrazione che la memoria può essere variamente vista e interpretata, senza fare tante lagne ideologiche sull'antifascismo come canone obbligato e riconoscendo che la democrazia c'è, è forse e nessuno neanche lontanamente si mette in testa di volerla mettere in discussione o limitarla, la si può rintracciare nelle diverse modalità in cui il giorno della Liberazione viene affrontato. E sono tutti legittimi - evviva la laicità e la pluralità degli approcci! - i punti di vista praticati in queste ore. C'è chi come il ministro Nordio sostiene che, «se fosse per me, farei del 25 aprile una festa europea perché la Resistenza non fu un fenomeno soltanto italiano e perché la sconfitta del nazifascismo è un elemento che tuttora deve unificare l'Europa». C'è chi sceglie le Fosse Ardeatine, ed è il caso di Antonio Tajani. Chi va in piazza a sostegno della Resistenza ucraina, perché i nuovi partigiani sono quelli che si oppongono all'invasione russa. Chi, come i massimi vertici istituzionali, la celebrano all'Altare della patria come sintesi del patriottismo. Chi la festeggia semplicemente lavorando (e anche questo è un modo di onorarla). Chi, con sprezzo del ridicolo, è pronto a gridare insieme all'Anpi «ora e sempre Resistenza» come se ci fosse qualche pericolo di regime di ritorno.

Continua a pag. 23

«Teniamo viva la memoria»

►L'esortazione di Mattarella per il 25 aprile e l'omaggio a chi ha lottato per indipendenza e libertà. Oggi sarà all'Altare della Patria e poi in Piemonte. Berlusconi: «È un'occasione per superare le divisioni»

Francesco Malfetano

«Il 25 aprile è patrimonio di tutta l'Italia, la ricorrenza in cui si celebrano valori condivisi dall'intero Paese». Oggi, per la nona volta da quando è Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella celebrerà la festa della Liberazione, conservando in parole e visite - specie in una fase politica tanto divisiva - il medesimo senso attribuito alla ricorrenza alla sua prima volta al Colle, nel 2015: «Un popolo vivo e si nutre della sua storia e dei suoi ricordi».

A pag. 2

L'intervista

Casini: «Che sia una festa di tutti, senza ambiguità»

ROMA «Che sia la Festa di tutti, basta ambiguità a destra». Così Pier Ferdinando Casini a *Il Messaggero*. «Meloni dovrebbe seguire l'esempio del Cavaliere a Orma nel 2009». E ancora: «I resistenti erano dalla parte giusta, i ragazzi di Salò da quella sbagliata».

A pag. 3

Il commento

Se l'ideologia dell'antifascismo divide ancora

Ferdinando Adornato

Perché mai, a quasi ottanta anni dal 25 aprile del 1945, il tema dell'antifascismo è ancora per noi così lacerante? Perché questo nostro passato...
Continua a pag. 23

Allarme violenze, la Lega: cambiare la 180

Delitto della psichiatra, il piano Rems «Più posti per i soggetti pericolosi»

ROMA Più strutture dedicate, norme ad hoc per i pazienti che soffrono di disturbo psicosociale e la qualifica di pubblici ufficiali per i sanitari più a rischio. All'indomani dell'omicidio della psi-



chiatra pisana Barbara Capovani, il governo rilancia sulla riforma dell'assistenza psichiatrica. Melina, Zaniboni e un intervento di Giuseppe Corasaniti alle pag. 8 e 9

Vince l'Atalanta (3-1). Mou perde Llorente e Dybala. Papera di Rui



Troppi infortuni, la Roma si ferma

La delusione di José Mourinho alla fine del match (foto ANSA) Angeloni, Carina e Lengua nello Sport

A pag. 12

Giada, il volo fatale dal balcone dell'ex: è giallo in Sardegna

►Parla il padre della ventiduenne romana: «Forse voleva impressionare quel ragazzo»

Alessia Marani

Il giallo della morte di Giada Calanchini, 22enne, romana, morta dopo essere volata dalla terrazza del terzo piano di un edificio nel centro di Bosa, cittadina in provincia di Oristano, in Sardegna, dove la giovane si era trasferita due anni e mezzo fa per amore. La tragedia è avvenuta intorno all'1.30 della notte sotto gli occhi dell'ex fidanzato, Nicola T., 25 anni, unico testimone. Ascoltato a lungo dagli investigatori, ha giurato di avere cercato di persuadere fino all'ultimo Giada da quel che lui ha indicato come un gesto estremo.

A pag. 12

Scontro sui terreni

Lite e coltellata alla sua avvocatessa, poi il suicidio

TREVISO Una furiosa lite per la vendita dei terreni finita in tragedia. Accoltella la sua avvocatessa, va a casa e si suicida. E' accaduto a Oledero, in provincia di Treviso. La donna, soccorsa in bar dove si era presentata sanguinante, guarirà fortunatamente in 30 giorni.

Fregonese e Pattaro a pag. 11

«Innegggiava ad Allah»



Disarma un agente e spara a un vigile: ucciso nello scontro

FARA VICENTINO (Ve) Un uomo di nazionalità marocchina durante un controllo sottrae l'arma a un carabiniere, spara e ferisce un vigile. Poi viene ucciso. Pederiva a pag. 11

SPADA ROMA
spadaroma.com

Il Segno di LUCA

IL TORO VERSO LA VITTORIA

Il sestile tra il Sole, che è nel tuo segno, e Saturno ti consente di trovare dentro di te una sicurezza nuova, grazie alla quale emerge un atteggiamento particolarmente costruttivo. La configurazione ti aiuta a diventare consapevole di tutto il lavoro che hai svolto finora e a trovare dentro di te una nuova maturità, che ti rassereni. Nonostante le nuove sfide nel lavoro riescono a preoccuparti, hai un piano interiore per vincerle. **MANTRA DEL GIORNO** Un punto d'appoggio è un trampolino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 23

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, *Il Messaggero*; Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo e Umbria, *Il Messaggero*; Corriere dello Sport-Stadio € 1,40, nel Molise, *Il Messaggero*; Primo Piano Molise € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, *Il Messaggero*; Nuovo Quotidiano di Puglia; Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; Francamente Franco: il vero volto di Calcianno* € 6,90 (solo Roma); Il grande libro del derby di Roma* € 9,90 (solo Lazio)



il Resto del Carlino

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

MARTEDÌ 25 aprile 2023
1,70 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Le nostre interviste: guida Formula One Group

Stefano Domenicali:
**«Imola meta da Gp
Servono sempre novità»**

Galvani nel Qs



Bologna, il Riesame su Amato

**Il medico
presunto killer
resta in carcere**

Caravelli a pagina 19



25 aprile, l'appello di Mattarella

Il monito del presidente: non dimenticare chi lottò per la Liberazione. **Intervista a Rino Formica** «Mai pacificazione con il fascismo» Servizi
Rientrati ieri sera gli italiani evacuati dal Sudan. Ondata di profughi dal Nordafrica, quattro naufragi a Lampedusa: morti e dispersi da p. 4 a p. 9

La verità storica

Valori condivisi Non la memoria

Davide Nitrosi

Non è la memoria condivisa ciò che serve a un Paese, una memoria che vada bene a tutti, ma i valori della nostra democrazia fissati nella Costituzione.

A pagina 4

Gli errori dell'America

Biden ha perso anche l'Africa

Cesare De Carlo

Dunque ricapitolando: l'Africa e la brigata Wagner, il Sudan come l'Afghanistan. E poi la Libia, il Mali, il Centrafrica, l'Eritrea già in orbite russa e cinese.

A pagina 9

I CAMICI BIANCHI CHIEDONO POLIZIOTTI IN OGNI OSPEDALE IL COMPAGNO DELLA PSICHIATRA UCCISA: «VOLEVA REPARTI SICURI»



L'omaggio dei colleghi a Barbara Capovani, la psichiatra uccisa a Pisa da un ex paziente

Il grido dei medici: «Salvateci»

A Pisa ieri è stato il giorno del dolore: decine di colleghi di Barbara Capovani, la psichiatra 55enne uccisa da un ex paziente, si sono riuniti fuori dall'ospedale

per ricordare la dottoressa. Il compagno la ricorda così: «Non aveva paura, lottava per la sicurezza dei colleghi». Proprio sul tema sicurezza, dai

medici italiani arriva un appello: «Siamo indifesi, servono poliziotti in ogni ospedale».

Bargagna e Panettiere a p. 2 e 3

DALLE CITTÀ

Bologna, Fd'I stoppa il Comune

Street rave, dal governo non ci saranno rimborsi

Rosato in Cronaca

Bologna, al Corpus Domini

Poche suore, saranno trasferite dopo 567 anni

Selleri in Cronaca

Bologna, sabato l'ultimo match

Punizioni magiche e tanto affetto: Diamanti si ritira

Vitali nel QS



Agguato a Prato, tre arresti

Fatta sfregiare dall'ex fidanzato

Natoli a pagina 13



La lettera all'attrice (morta)

Delon e Romy L'eterno amore

Gigli a pagina 17



Cento anni fa la nascita di Lelio

Luttazzi&Tortora Giustizia ingiusta

Massi a pagina 24

SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.



MARTEDÌ 25 APRILE 2023

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ con 'Spectacle 25 Aprile' - Anno CXXXIII - NUMERO 96, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

«INVESTIMENTI O NUOVI ACCORDI»
Aree ex Ilva, l'ipotesi Bucci:
spazi sul mare alla logistica

GILDA FERRARI / PAGINA 17



DECRETO LAVORO, NO DEI SINDACATI
Contratti più flessibili
per 3 milioni di precari

PAOLO BARONI / PAGINA 8



ACQUE, INQUINAMENTO RIDOTTO
Divieti di balneazione
Genova ricomincia da sei

SILVIA PEDEMONTE / PAGINA 23



L'EDITORIALE

LUCA UBALDESCHI

LE PROVOCAZIONI NON SERVONO PER GOVERNARE

Ci sono i fatti e ci sono le opinioni. Quando si parla del 25 Aprile, i fatti sono noti, ma giova ricordarli a beneficio dei tanti distratti ancora in circolazione.

Dunque, oggi celebriamo la Liberazione dal nazifascismo, ottenuta grazie alle truppe alleate e alle forze della Resistenza partigiana. Una giornata che ha restituito all'Italia un orizzonte di democrazia dopo i decenni tragici della dittatura. E' quindi una giornata fondativa e unificante, perché anche chi oggi pone spericolati distinguo lo può fare in virtù di quella pagina di storia. Punto e basta, viene da dire, ricordando le parole illuminanti che Maurizio Maggiani ha scritto su queste pagine due giorni fa.

Perché allora - dobbiamo domandarci - ascoltiamo opinioni che puntualizzano, eccepiscono, provano a sollevare nubi di polvere e a insinuare dubbi là dove la verità è consegnata ai libri e accessibile a tutti? Di più, perché dobbiamo ascoltarle da chi siede ai vertici dello Stato e ha pertanto il dovere di essere in prima linea a lavorare per unire e difendere i traguardi ottenuti a un prezzo carissimo ottant'anni fa?

Il riferimento è naturalmente al Presidente del Senato e seconda carica dello Stato, Ignazio La Russa, e alle sue ultime performance pseudostoriche sull'attentato partigiano di via Rasella e sulla "Costituzione che non contiene la parola antifascismo". La Russa è nato nel 1947, addirittura prima dell'entrata in vigore di quella Costituzione intimamente antifascista sulla quale ha giurato quando è diventato ministro ed è in Parlamento da oltre trent'anni: basta questo per rendersi conto di come non ci si trovi davanti a uno sprovveduto al quale possano scappare battute infelici.

SEBUE / PAGINA 16

CELEBRAZIONI ALL'ALTARE DELLA PATRIA CON MELONI, BERLUSCONI DALL'OSPEDALE: «SU QUELLA STRAORDINARIA PAGINA SI FONDA LA NOSTRA LIBERTÀ»

25 Aprile, la forza della memoria

Resistenza, le parole di Mattarella: «Mai dimenticare chi lottò contro l'oppressione nazifascista»

Il presidente Mattarella in un incontro con le associazioni di combattenti e d'arma alla vigilia del 25 Aprile ha lodato chi «tiene viva la memoria di un periodo tra i più drammatici della nostra storia», contribuendo «a non dimenticare quanti hanno lottato per la difesa degli ideali di indipendenza e di libertà che permisero la liberazione dell'Italia dall'oppressione nazifascista». Mattarella oggi sarà all'Altare della Patria con Meloni e poi in Piemonte. Berlusconi definisce il 25 Aprile «la festa di chi ama la libertà». SERVIZI / PAGINE 2-5

ROLLI



L'ORAZIONE PER GENOVA

FRANCESCO COZZI

LA LIBERAZIONE, MOVIMENTO DI UN POPOLO

Furono il no alla guerra e insieme la speranza di costruire un avvenire di giustizia e libertà che motivarono e unificarono quella che possiamo definire come la Resistenza civile di molti. IL TESTO / PAGINE 4 E 5

IL REGISTA GENOVESE

Flavia Amabile

Montaldo: «Il 25 Aprile fu un giorno di felicità Sbalordito dal governo»

Il regista genovese Giuliano Montaldo, ex partigiano, 93 anni, sospira: «Sono rimasto sbalordito dalle piccole polemiche che ci sono state. Il 25 Aprile è una data bellissima, storica, fondamentale». L'ARTICOLO / PAGINA 3

LE INTERCETTAZIONI DELLA GANG GENOVESE CHE AIUTAVA GLI STRANIERI A VENTIMIGLIA: «CHI NON PAGA RESTA A TERRA»



I dialoghi dei passeur: grazie ai migranti compriamo case

Un giovane migrante cammina sui binari alla stazione di Ventimiglia (foto Pecoraro)

MATTED INDIRICE / PAGINA 7

IL CASO A GENOVA



L'eredità della prof: un pasto al giorno per 800 bisognosi

ALESSANDRI ROSI

I primi 150 mila euro serviranno a sfamare per un anno un piccolo esercito di bisognosi: le 800 persone che si rivolgono alla mensa di Sant'Egidio. Ma Sandra Arosio, insegnante di italiano genovese, scomparsa un anno fa, farà molto di più. Nel suo testamento ha lasciato disposizione che il suo ingente patrimonio di famiglia venga destinato a progetti di associazioni di volontariato per i più poveri. L'ARTICOLO / PAGINA 15

BUONGIORNO

Non so se e in quale modo oggi la destra di governo cercherà di liberare la sua cultura, secondo il programma dichiarato dal ministro Gennaro Sangiuliano, per affermare una pluralità e non per sostituirsi all'egemonia di sinistra. Ma nel dibattito non esaltante di questi giorni fra fascismo e antifascismo non sono sicuro di avere intravisto una cultura o l'altra, ma uno scambio di slogan - cioè di grida di battaglia, secondo l'etimologia ben precisata da Elias Canetti. Allora forse, mi viene il dubbio, la partita l'ha già vinta Silvio Berlusconi e non ce ne siamo ben resi conto. Quando quasi trent'anni fa consegnò la cassetta preregistrata ai tg per annunciare la discesa in campo, Berlusconi aveva genialmente anticipato le dirette Facebook e le clip Twitter e i video Instagram di cui sono oggi

armati tutti o quasi i capi politici e molti di noi giornalisti, e poi scrittori d'impegno sociale eccetera. Persino le sedute parlamentari e le ospitate nei talk vengono ridotti alla clip per follower. Quando, quasi trent'anni fa, Berlusconi introdusse il sondaggio per misurare la popolarità delle proposte, aveva genialmente anticipato i piccoli plebisciti via social con cui i leader misurano oggi la loro appetibilità, per cambiare eventualmente strada sotto il soffio d'una brezza. Quando, quasi trent'anni fa, Berlusconi battezzò il suo partito Forza Italia, che non voleva dire niente, aveva genialmente anticipato l'anagrafe politica dei nostri tempi in cui tocca scegliere fra nomi del nulla, Italie dei valori e Italie vive e liberi e uguali e altri marchi del vuoto a perdere. Eccola l'egemonia culturale, asinelli.

La terza via

MATTIA FELTRI

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Giovedì e venerdì
Con Il Sole 24 Ore
la guida aggiornata
a tutte le novità
del Superbonus



— a 1,00 euro
più il prezzo
del quotidiano

Tribunale Spoleto
Condannato
per calunnia
il querelante
per diffamazione

Alessandro Galimberti
— a pag. 34



VALLEVERDE

FTSE MIB 27537,07 -0,75% | NATURAL GAS DUTCH 39,30 -3,56% | SOLE24ESG 1251,80 -0,30% | SOLE40 992,87 -0,68% | Indici & Numeri → p. 35 a 39

DOMANI LA PROPOSTA DELLA COMMISSIONE UE

Riforma Patto di stabilità, parità di trattamento e flessibilità le linee guida

Beda Romano — a pag. 2

2024

FINE DELLA SALVAGUARDIA
Dal 2024 non sarà più in vigore la clausola di salvaguardia generale del Patto di stabilità e crescita. In assenza di una revisione torneranno quindi i limiti del 3% del rapporto deficit/PII e 60% del rapporto debito/PII

PNRR/1

Per i porti durata delle concessioni misurata in base agli investimenti progettati

Perrone e Trovati — a pag. 6

PNRR/2

Operazione dati della Pa in cloud, per ministeri e Asl parte la corsa a 570 milioni

Carmine Fotina — a pag. 6

PANORAMA

IL 25 APRILE

Mattarella: occorre tenere viva la memoria della Liberazione

Il Presidente della Repubblica Mattarella, durante una cerimonia al Quirinale per il 78° anniversario della Liberazione, ha lodato «l'impegno e la determinazione» delle associazioni combattentistiche che ogni giorno tengono viva la memoria di un periodo tra i più drammatici della storia, contribuendo a far conoscere e non dimenticare quanti hanno lottato per la libertà. — a pagina 9

Germania, contratto Pa anti rincari

Stipendi e inflazione

L'accordo prevede aumenti reali intorno al 5% con costi per 22 miliardi

È il più oneroso di sempre. Ha una durata di 24 mesi a partire da gennaio 2023

L'accordo salariale per 2,5 milioni di dipendenti pubblici siglato in Germania sabato notte è il più costoso di sempre sia per il governo centrale che a livello locale. I costi stimati sono di circa 17 miliardi per comuni e città e 5 miliardi per il governo federale. L'accordo copre 24 mesi e prevede un aumento reale delle retribuzioni intorno al 5%.
Bufacchi — a pag. 5

L'ANALISI

LA SPINTA TEDESCA E I RISCHI SUI TASSI

di **Alberto Manzocchi**
— a pagina 3

PARLA IL MINISTRO

Fisco, inflazione sterilizzata nel pacchetto dell'Austria

Michele Pignatelli — a pag. 2



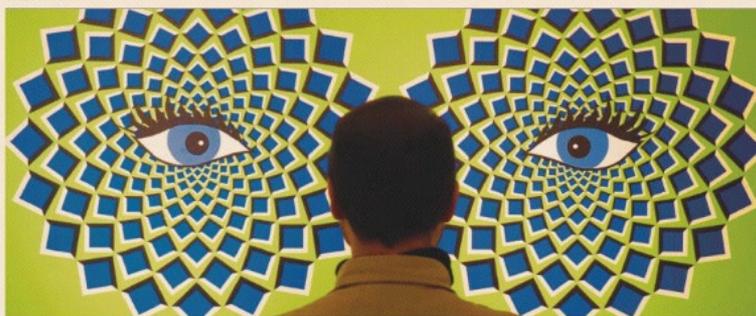
Sotto pressione. La sede di Berna

PERSI 62 MILIARDI

Credit Suisse, la fuga degli asset non è finita con il salvataggio da parte di Ubs

Lino Terlizzi — a pag. 24

SALUTE 24



Psicofarmaci in primo piano. Cresce l'interesse delle case farmaceutiche per sostanze vietate che potrebbero però dare buoni risultati nella cura di diverse patologie

La cura del Long Covid guarda alle terapie con Lsd

Dopo decenni nei quali la ricerca era stata abbandonata, negli ultimi anni fioriscono studi e cresce l'interesse delle aziende farmaceutiche per una serie di sostanze ancora vietate, come l'Lsd, che potrebbero determinare una svolta nella cura di molte malattie psichiatriche, dalla depressione all'Alzheimer e anche in quella del Long Covid.

Agnese Codignola — a pag. 23

Migranti, tutti i numeri dell'emergenza

Esodo nel Mediterraneo

Partenze salite del 300%, nei centri 115mila stranieri Flop dei ricollocamenti

Partenze su del 300% con quasi 30mila sbarchi in Sicilia. Soccorsi con navi aeree sostituiti mentre nei centri di accoglienza sono ospitati 115mila migranti e i ricollocamenti si sono dimostrati un flop. Sono alcuni dei numeri che segnalano quanto si sia alzata l'asticella dell'emergenza immigrazione.

Manuela Perrone — a pag. 5

PENSIONI/1

Test su quota 103: così la rinuncia taglia l'assegno

Fabio Venanzi — a pag. 7

PENSIONI/2

Riforma di sistema non contemplata dai pareri sul Def

Marco Rogari — a pag. 7

IL 78° ANNIVERSARIO

RICORDO DA RAVVIVARE NEL TEMPO

di **Giovanni Maria Flick**
— a pagina 11



Liberazione. Sergio Mattarella invita a non dimenticare

LA LIBERAZIONE

LA SCINTILLA CHE AVVIÒ LA RINASCITA

di **Giuseppe Lupò** — a pag. 11

TRASPORTO AEREO

Ita-Lufthansa, trattativa prorogata al 12 maggio

I tempi della trattativa per l'acquisizione di Ita Airways da parte di Lufthansa sono stati prorogati fino al 12 maggio per mettere a punto alcuni dettagli tecnici. — a pagina 25

INDUSTRIA

Dazi green, per la carta 680 milioni di costi in più

Il nuovo regolamento europeo sugli scambi di anidride carbonica prodotta potrebbe comportare per l'industria della carta fino a 680 milioni di costi aggiuntivi. — a pagina 15

Rapporti

Moto & Scooter

Le novità di stile e tecnologia

— Da pagina 17 a pagina 20

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

1 mese a 59,490 €. Per info: ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

SPADA
ROMA

spadaroma.com



MASSIGEN

Tonici Massigen: energie fisiche e mentali per ogni età massigen.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

MASSIGEN



Martedì 25 aprile 2023 Anno LXXX - Numero 113 - € 1,20 San Marco, Evangelista

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 + Giochi 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 - ISSN 0391-6990

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

STAMPA INTERNAZIONALE

Gli Usa promuovono Meloni

Il network americano Cnn sui primi 100 giorni del governo «Sono stati un successo»

Smentite le accuse della sinistra «Non è neanche lontanamente di estrema destra»

Il consiglio sull'immigrazione «L'inerzia della Ue può minare il suo consenso elettorale»

Comune Una task force per l'Appia Antica Dovrà liberare il parco dalle occupazioni e facilitare le visite



Zanchi a pagina 18

Giubileo Ora i cantieri possono correre Con cinque ordinanze iter amministrativi rapidi per completare le opere

Tempesta a pagina 19

Tragedia Giù dal 3° piano Muore a 22 anni Romana in Sardegna era a casa dell'ex Non escluso il suicidio

Sereni a pagina 20

Ciclismo Il Gp Liberazione blocca la città Oggi alle 13.30 si disputa la classica con arrivo a Caracalla

Cicciarelli a pagina 29

A Bergamo finisce 3-1. Giallorossi raggiunti dal Milan Atalanta stregata per la Roma Altra sconfitta e due nuovi infortuni



Carmellini, Cirulli e Pes alle pagine 26 e 27

Boom di turisti nella Capitale ma incuria, rifiuti e degrado sono ovunque Va in scena la «grande bruttezza»

Numeri da record E anche per il 1° maggio si prevede il tutto esaurito

Verucci a pagina 16

Nonostante l'assalto dei turisti alla ricerca della «Grande bellezza» di Roma, la Capitale offre ancora un quadro di forte degrado. Dal viaggio nelle zone del Centro emerge una situazione allarmante tra ambulanti abusivi stranieri, cumuli di immondizia agli angoli di strade e piazze, e caos sui marciapiedi invasi da monopattini e clochard.

Valente a pagina 17

Da Oltreoceano arriva una nuova promozione per Meloni. La Cnn, network autorevole e non certo schierato a destra, ha riconosciuto in un lungo articolo dedicato alla politica italiana che «i primi cento giorni del governo sono stati considerati un successo». Dall'analisi della Cnn una sconfessione indiretta degli attacchi della sinistra italiana: «La leader non è nemmeno lontanamente di estrema destra». Poi arriva anche il consiglio: «Attenzione alla gestione dell'immigrazione, l'inerzia Ue può minare il suo consenso elettorale».

De Leo, Martini e Mineo alle pagine 2, 3 e 4

Ex ambasciatore Nelli Feroci «Esodo di massa dal Sudan Italia tra le più a rischio»

Musacchio a pagina 5

Polemiche su Di Maio nel Golfo Gli ex di Impegno Civico «Ruolo avuto col tradimento»

Querques a pagina 6

Action movie Disney L'attore Jude Law sarà Capitan Uncino nel nuovo Peter Pan



Bianconi a pagina 23

COMMENTI DI TARANTO Procedure snelle per spendere i fondi europei MAZZONI Esecutivo non snobbò il centenario di Franco Zeffirelli FERRONI Più carceri nel piano resilienza a pagina 13

egoitaliano LIVING YOUR WAY egoitaliano.com

SANTI BAILOR Cambiare il Pnrr si può e si deve La Francia ha presentato in questi giorni le richieste di modifica del suo Pnrr (il Piano nazionale di ripresa e resilienza) all'Europa per aggiungervi anche (ma non solo) un capitolo sul rePowerEU, il programma europeo per risparmiare energia e diversificare l'approvvigionamento. Considerando che l'attuale governo francese è in carica dal maggio del 2022 non si capisce perché in Italia ancora in molti, a cominciare dalle opposizioni, continuano a rompere le scatole tutti i giorni al centrodestra sulle modifiche al Pnrr, con critiche sui presunti ritardi (dicono le opposizioni) nei tempi del nostro Paese. (...) Segue a pagina 13

FARMACIE dei SANTI COMODITÀ, CONVENIENZA, ECCELLENZA E RICCHEZZA DELL'OFFERTA VIENI A SCOPRIRE LE NOSTRE IMPERDIBILI PROMOZIONI DI PRIMAVERA! TI ASPETTIAMO PRESSO LE NOSTRE SEDESI SI EFFETTUANO TEST COVID-19 DALLE 8.00 ALLE 21.30 ORARIO CONTINUATO - FESTIVI COMPRESI CI TROVI ANCHE ON-LINE! ORDINA COMODAMENTE DA CASA TUA AL RESTO PENSIAMO NOI! www.farmaciedeisanti.com





a pag. 28

PENSIONI PIÙ BASSE

Per chi va a riposo quest'anno ci sarà una ridotta rivalutazione del montante contributivo

Cirioli a pag. 31

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

IO CONFERMO
Carburanti - Il decreto sull'esposizione del prezzo medio

Infortuni - Impresa condannata per i tagli, la sentenza della Cassazione

Giustizia - Lavori di pubblica utilità in smart, la sentenza della Cassazione

La legge sull'amministratore di sostegno invece di tutelare gli anziani li sta rendendo più vulnerabili

Tino Oldani a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Benzina, prezzi medi in arrivo

Automobilisti e autotrasportatori troveranno da agosto l'indicazione dei prezzi medi dei carburanti nei distributori. Sanzioni da 200 a 2 mila euro per chi non si adegua

Automobilisti e autotrasportatori troveranno dal primo agosto i prezzi medi dei carburanti in chiaro nei distributori. Chi non si adegua ai nuovi obblighi, andrà incontro ad una multa tra 200 e duemila euro. Si potrà inceppare nella sospensione dell'attività fino a 30 giorni, se trovato quattro volte, anche non consecutiva, a eludere le nuove regole di esposizione del cartello con i valori medi di benzina, diesel, gpl o metano.

Chiarello a pag. 23

OCCIDENTE FAVORITO

I carri armati datati spina nel fianco di Mosca

Pardo a pag. 9

Il 25 aprile di Vergalli, staffetta partigiana a soli 17 anni: «Non si vive senza libertà»



«Non si può vivere senza libertà. La libertà di leggere un libro che ti piace, di esprimere la tua opinione, di spostarti da una città all'altra, di avanzare diritti su trattamento e paga al lavoro. O senza la libertà di andare a scuola, un traguardo privilegiato che ai miei tempi era riservato a pochi. Ecco, il 25 aprile è il simbolo di queste piccole e grandi conquiste ed emancipazioni». Lo dice Teresa Vergalli, 95 anni, staffetta partigiana a 17 anni. «Il mio 25 aprile? Arrivai insieme al mio gruppo a Reggio Emilia» ricorda «il giorno prima, il 24. Eravamo stanchissimi per la lunga camminata, per le ore non dormite, per i piccoli scontri e per il dolore degli ultimi morti o feriti».

Valentini a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Da qualche tempo, uno dei miei amici più ascoltati è Luigi Mosci. Lo penso almeno due volte al giorno. L'ho conosciuto per caso, mettendoci su un piede. L'ho scoperto infatti grazie a una pietra di inciampo che è su un marciapiede vicino a Italia Oggi. Emigrò giovanissimo in Germania per fare, per vent'anni, il minatore. Fu rinchiuso a Milano per lavorare nella piccola tipografia dello zio. Venne arrestato, in quanto ebreo, il 9 maggio 1944, venne internato nel campo di Fossoli (Modena) dove apprese della morte della moglie e cercò di seguire l'unico figlio, Fausto, di 6 anni. Deportato a Mauthausen, fu assassinato a Gusen il 21 gennaio 1945. Ieri è stata sistemata a Fincosca un'altra pietra di inciampo in memoria dell'ave. Francesco Dascari, partigiano cattolico, anticomunista di mio padre. Deportato a Mauthausen, fu assassinato il 12 aprile 1945, cioè 12 giorni prima della Liberazione. Dei sei figli sono sopravvissute Maria Pia che aveva 9 anni quando il padre venne arrestato e Matilde. «Nacqui dopo il suo arresto». Ecco perché si deve essere anti/ fascisti. Senza esitazioni.

Stai cercando per i tuoi clienti risparmio fiscale, debt, equity, incentivi e agevolazioni? Trovi tutto con Rating3D®

CONTATTACI PER SAPERNE DI PIÙ.



Noverim S.r.l. Società Benefit
Tel. +39 02 49 75 85 71 info@noverim.it www.noverim.it
Segui Noverim sui canali social



SMART POINT: Milano - Brescia - Casale Monferrato - Catania - Monza - Parma - Lugano

Noverim S.r.l. Società Benefit, fondata a Milano nel 2014, è una società di consulenza aziendale che supporta Professionisti e Imprese su tutto il territorio italiano in ambito finance, transaction, tax, legal e compliance.

LA NAZIONE

MARTEDÌ 25 aprile 2023
1,70 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



L'altro 25 aprile

**Tutti alle Cinque Terre
Il ponte parte nel caos
Treni presi d'assalto**

Zebra a pagina 7



Firenze: decolla il progetto

**Sull'Autosole
la terza corsia
anti traffico**

Capanni a pagina 18



25 aprile, l'appello di Mattarella

Il monito: ricordare chi lottò per la Liberazione. **Intervista a Formica** «Mai pacificazione col fascismo». Berlusconi: festa di chi ama la libertà. Servizi Rientrati ieri sera gli italiani evacuati dal Sudan. Ondata di profughi dal Nordafrica, quattro naufragi a Lampedusa: morti e dispersi da p. 4 a p. 9

La verità storica

**Valori condivisi
Non la memoria**

Davide Nitrosi

Non è la memoria condivisa ciò che serve a un Paese, una memoria che vada bene a tutti, ma i valori della nostra democrazia fissati nella Costituzione.

A pagina 4

Gli errori dell'America

**Biden ha perso
anche l'Africa**

Cesare De Carlo

Dunque ricapitolando: l'Africa e la brigata Wagner, il Sudan come l'Afghanistan. E poi la Libia, il Mali, il Centrafrica, l'Eritrea già in orbite russa e cinese.

A pagina 9

**I CAMICI BIANCHI CHIEDONO POLIZIOTTI IN OGNI OSPEDALE
IL COMPAGNO DELLA PSICHIATRA UCCISA: «VOLEVA REPARTI SICURI»**



L'omaggio dei colleghi a Barbara Capovani, la psichiatra uccisa a Pisa da un ex paziente

Il grido dei medici: «Salvateci»

A Pisa ieri è stato il giorno del dolore: decine di colleghi di Barbara Capovani, la psichiatra 55enne uccisa da un ex paziente, si sono riuniti fuori dall'ospedale

per ricordare la dottoressa. Il compagno la ricorda così: «Non aveva paura, lottava per la sicurezza dei colleghi». Proprio sul tema sicurezza, dai

medici italiani arriva un appello: «Siamo indifesi, servono poliziotti in ogni ospedale».

Bargagna e Panettiere a p. 2 e 3

DALLE CITTÀ

Empoli

**Dispersione scolastica
È allarme
sul territorio**

Servizio in Cronaca

Montespertoli

**Ettore dona sangue
Volontario Avis
a 4 zampe**

Servizio in Cronaca

Fucecchio

**Rocambolesco
inseguimento
nella notte**

Servizio in Cronaca



Agguato a Prato, tre arresti

**Fatta sfregiare
dall'ex fidanzato**

Natoli a pagina 13



La lettera all'attrice (morta)

**Delon e Romy
L'eterno amore**

Gigli a pagina 17



Cento anni fa la nascita di Lelio

**Luttazzi&Tortora
Giustizia ingiusta**

Massi a pagina 24

SUSTENIUM PLUS

PER LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

Martedì
25 APRILE 2023

Anno 48 - N°96



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

€ 1,70

la Repubblica



RESISTENZE D'ITALIA

di MAURIZIO MOLINARI

Il 25 aprile è la festa di tutti quegli italiani che 78 anni fa si unirono per liberare l'Italia dalla brutale occupazione tedesca sostenuta dai collaborazionisti della Repubblica di Salò.

L'alleanza fra la Germania di Adolf Hitler e i fascisti di Benito Mussolini rappresenta uno dei momenti più bui della Storia italiana ed europea. Ricordare chi allora nel nostro Paese scelse di battersi, schierarsi, agire o anche solamente pensare contro il Male significa rendere omaggio ad una moltitudine di eroi antifascisti, tanto diversi nell'identità quanto accomunati dall'anelito per la libertà.

A unirsi quel 25 aprile 1945 furono non solo tutte le fazioni partigiane, di ogni colore e fedeltà politica, ma anche gli operai e le operaie che non andavano più nelle fabbriche, i giovani e gli anziani che avevano visto i loro centri urbani travolti dalla brutale ferocia nazifascista. E quei militari che dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 avevano scelto di non aderire alla Repubblica di Salò,

segue in ultima pagina



IL SENSO DI UNA FESTA FIGLIA DELLA LIBERTÀ

di UMBERTO GENTILONI

Il 25 aprile viene schiacciato su funzioni improprie, ripetute e sovrapposte nei decenni che abbiamo alle spalle. Un termometro del rapporto tra le istituzioni e il passato della Repubblica: critiche, prese di distanza, deposizioni ufficiali, feste, cortei celebrativi o gite fuori porta. Un pendolo oscillante tra estremi incompatibili: data simbolo, festa della liberazione, momento unificante dopo la guerra e il ventennio fascista; o al contrario giornata contesa tra vincitori e vinti, scelta partigiana limitante, confine arbitrario imposto a chi ha perso la guerra civile. A cinquant'anni dalla primavera del 1945 Pietro Scoppola si domandava, in un libretto prezioso che meriterebbe di tornare in circolazione per essere letto e studiato ben al di là dei confini dei corsi universitari (*25 aprile. Liberazione*, Einaudi 1995): «Ha un senso, e quale senso, celebrare ancora il 25 aprile, anniversario della liberazione? Da cinquant'anni il 25 aprile è festa, la festa della liberazione: è vacanza nelle scuole; si fanno cerimonie e discorsi ufficiali; gli italiani vanno a spasso o in gita fuori città; la primavera contribuisce a dare alla ricorrenza un sapore di evasione e di svago. Ma quello che la data evoca è un evento grande e terribile; il punto di arrivo di una vicenda sanguinosa».

La domanda dello storico ha percorso i quasi trent'anni che ci separano da quelle riflessioni. «Questa data rappresenta dunque qualcosa di decisivo per la storia del paese: punto di arrivo di una vicenda drammatica, punto di partenza della ricostruzione della democrazia italiana». Un significato composito racchiuso in una scelta. Ma cosa è rimasto sottotraccia? Perché continuare a dividersi? Come è possibile che da uomini di Stato e di governo arrivino messaggi di segno opposto, tra antiche nostalgie e nuove aspirazioni egemoniche?

segue in ultima pagina



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821 - Fax 06/49822323 - Soci. Abis.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@manzoni.it

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

NZ



LA GUERRA
Dal Vietnam al Sudan
le fughe dell'Occidente
DOMENICO QUIRICO



Ritirarsi. Anzi no: fuggire scappare darsela a gambe. Svelti! prima che accada l'irreparabile, la trappola si chiuda. L'orribile parola incombe: allarme rosso, evacuazione dei concittadini. **LONGO** - PAGINE 14-15

LA STORIA
Noi psichiatri, Barbara
e la rabbia dei pazienti
ROSANNA CARDIA



Sono psicologa a Pisa. Ho conosciuto la dottoressa Barbara Capovani lavorando con lei in carcere e poi al Serd, dove tuttora presto servizio. Era una professionista molto garbata. **- PAGINA 29 FIORINI E SERRA - PAGINA 23**



LA STAMPA



MARTEDÌ 25 APRILE 2023

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € (CON SPECIALE 25 APRILE) II ANNO 157 II N. 112 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL 353/03 (COM/NL/27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-TD II www.lastampa.it



IL 25 APRILE: MELONI ALL'ALTARE DELLA PATRIA. CROSETTO E SANTANCHÈ COL CAPO DELLO STATO. POLEMICHE SULLA RUSSA A PRAGA. BERLUSCONI: FESTA DI TUTTI

Ora e sempre Resistenza

Mattarella oggi a Cuneo: "Teniamo viva la memoria di chi ha combattuto in difesa dei nostri ideali e della democrazia"

IL LAVORO

Decreto dignità addio
per 3 milioni di contratti
La rabbia dei sindacati
"Ancora più precariato"

PAOLO BARONI

In ballo c'è la vita di 3 milioni di lavoratori. Tanti sono quelli assunti con un contratto inferiore a un anno che avranno condizioni diverse. **- PAGINA 8**

IL CAPITALISMO

Lo stipendio indecente
del capo di Google

RICCARDO LUNA



È vero che nella vita ci si abitua a tutto. Ci abituiamo a trovare le scale mobili rotte nella metro e alle fanfaronate di molti politici. **- PAGINA 25**

LA FINANZA

Goldman Sachs attacca
"Non comprate i Btp"

FABRIZIO GORIA



Irtardi sul Pnrr e le mosse della Bce mettono l'Italia sotto la lente dei mercati. È possibile che arrivino fibrillazioni sui Btp. **- PAGINA 26**

LO SPECIALE DE LA STAMPA SULLA LIBERAZIONE



IL PATTO CHE CILEGA

MASSIMO GIANNINI

«In questa Costituzione c'è tutta la nostra Storia, tutto il nostro passato, tutti i nostri dolori, le nostre glorie». Così Piero Calamandrei nel 1955. **NELL'INSERTO**

L'ANALISI

Una destra incapace
di essere normale

LUIGI MANCONI

È se la destra italiana fosse affetta dalla sindrome di cui pativa Elliot Gould in quel film di Richard Rush del 1970? Ovvero "l'impossibilità di essere normale"? **- PAGINA 29**

I PERSONAGGI

Solitarie e al comando
il fato di Giorgia ed Elly

FEDERICO GEREMICA

Magari è solo un caso, il fatto che siano donne. Una coincidenza. O magari non lo è, e tutto potrebbe essere spiegato da dinamiche politiche chiare e incontestabili. **- PAGINA 13**

IL REPORTAGE

L'omaggio del Presidente
al partigiano Duccio

NICCOLO ZANCAN

Da questo balcone, allora. Da questo balcone diverso da tutti gli altri balconi della storia italiana. Perché qui si affacciò l'avvocato Duccio Galimberti. **- PAGINA 3**

LA GIUSTIZIA

Tra riforma penale
e poteri del governo
così Nordio confonde
tribunali e politica

EDMONDO BRUTTI LIBERATI

L'intervento di Nordio nella trasmissione di Rai 3 "Che tempo che fa" del 23 aprile spazia su molti temi. **- PAGINA 11 SALVAGGIULO - PAGINA 10**

I MIGRANTI

Se i diritti annegano
nel Mar Mediterraneo

GIORGIA LINARDI



«**A**mate la libertà per la quale tanti sono morti» scriveva nei suoi diari Jacopo Lombardini, antifascista ucciso a Mauthausen. **- PAGINA 20**

LA SATIRA

Il Ciccio Bello etnico
e Gino Lollobrigido

LUCIANA LITIZZETTO*



Vi ricordate Ciccio Bello bellissimo e il Ciccio Bello "angelo negro", vi faccio vedere lo spot e sembra di tornare al Medioevo. **- PAGINA 28**

BUONGIORNO

Non so se e in quale modo oggi la destra di governo cercherà di liberare la sua cultura, secondo il programma dichiarato dal ministro Gennaro Sangiuliano, per affermare una pluralità e non per sostituirsi all'egemonia di sinistra. Ma nel dibattito non esaltante di questi giorni fra fascismo e antifascismo non sono sicuro di avere intravisto una cultura o l'altra, ma uno scambio di slogan - cioè di grida di battaglia, secondo l'etimologia ben precisata da Elias Canetti. Allora forse, mi viene il dubbio, la partita l'ha già vinta Silvio Berlusconi e non ce ne siamo ben resi conto. Quando quasi trent'anni fa consegnò la cassetta preregistrata ai tg per annunciare la discesa in campo, Berlusconi aveva genialmente anticipato le dirette Facebook e le clip Twitter e i video Instagram di cui sono oggi

La terza via

MATTIA FELTRI

armati tutti o quasi i capi politici e molti di noi giornalisti, e poi scrittori d'impegno sociale eccetera. Persino le sedute parlamentari e le ospitate nei talk vengono ridotti alla clip per follower. Quando, quasi trent'anni fa, Berlusconi introdusse il sondaggio per misurare la popolarità delle proposte, aveva genialmente anticipato i piccoli plebisciti via social con cui i leader misurano oggi la loro appetibilità, per cambiare eventualmente strada sotto il soffio d'una brezza. Quando, quasi trent'anni fa, Berlusconi battezzò il suo partito Forza Italia, che non voleva dire niente, aveva genialmente anticipato l'anagrafe politica dei nostri tempi in cui tocca scegliere fra nomi del nulla, Italie dei valori e Italie vive e liberi e uguali e altri marchi del vuoto a perdere. Eccola l'egemonia culturale, assillini.

È amore per la ricerca.

5X1000

CONTRO IL CANCRO, FIRMA PER LA RICERCA SANITARIA.
C.F. 97519070011

#sostenicandiolò



ISTITUTO DI GANDOLFO - 18030
FONDAZIONE PENNINTESE PER LA RICERCA DEL CANCRO





Extra-profitti, lo studio Cms porta l'imposta di fronte alla Consulta

Zoppo a pagina 6

Fondi stranieri anche a marzo protagonisti del private equity in Italia

Capponi a pagina 8



Lvmh prima società europea da 500 miliardi di valore in borsa

Il big francese entra nella top 10 mondiale delle più capitalizzate

Camurati in MF Fashion

Anno XXXIV n. 80

Martedì 25 Aprile 2023

€2,00 *Classedtori*



FTSE MIB -0,75% 27.537 DOW JONES +0,05% 33.826** NASDAQ -0,37% 12.028** DAX -0,11% 15.864 SPREAD 187 (+0) €/S 1,1002

ESAURITA IN POCHE ORE L'IPO RISERVATA AGLI ISTITUZIONALI

Scommessa Lottomatica

Debutto in borsa il 3 maggio con flottante del 25% e valore fino a 2,67 miliardi. Intanto Vivendi rilancia il dialogo con l'esecutivo su Tim. Ma il titolo cala ancora

FONDO SOVRANO E PRIVATIZZAZIONE MPS: I DOSSIER CALDI DEL GOVERNO MELONI

Carosielli, Guaitieri, Pira e Savojardo alle pagine 2, 3, 7 e 9



RELAZIONE FINANZIARIA

Cdp distribuisce 1,4 miliardi di cedole e mette a riserva 1,1 miliardi di utili

Pira a pagina 2

LA QUOTAZIONE

Ecomembrane sull'Egm per crescere all'estero

Fusi a pagina 9

IN ASSEMBLEA

Fideuram (Intesa) tra i soci che hanno bocciato lo stipendio di Orcel (Unicredit)

Deageni e Guaitieri a pagina 11



40 Banca Ifis
1983 | 2023

Da 40 anni finanziamo il futuro.

www.bancaifis.it

Assoport-Srm, nel '22 movimentate 490 milioni di tonnellate merci

Cina primo fornitore. Usa importante per export via mare 1 di 1 (ANSA) - GENOVA, 24 APR - I porti italiani crescono nel 2022: con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate (+1,9% sul 2021). E' questo uno dei dati centrali di 'Port Infographics' 2023 redatto da Assoport-Srm. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multipurpose: i porti italiani sono in grado di rispondere a esigenze di domanda di trasporto differenziata. Hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e altre merci per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 milioni di croceristi. I porti italiani sono più resilienti rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di teu) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro. L'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un +38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas, metalli, macchinari, prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo. La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Usa si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. (ANSA).



Borsa Italiana

Primo Piano

Porti: 490 mln di tonnellate di merci nel 2022 (+1,9% 2021)

Report **Assoport**-Srm. Cina principale fornitore per l'Italia (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 24 apr - Nel 2022 nei porti italiani sono transitate 490 milioni di tonnellate di merci, pari a un incremento dell'1,9% rispetto all'anno prima. Si legge nel "Port Infographics 2023", la newsletter pubblicata da **Assoport** e Srm con le statistiche e gli ultimi dati sui trasporti marittimi e la portualità. Secondo il documento "i porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor". Si cita per esempio l'incremento dell'1,3% del settore container a fronte di "flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico". Il report segnala inoltre la presenza di quattro porti italiani nella Top 15 europea, interpretata come un miglioramento della nostra connettività marittima. Relativamente al commercio internazionale marittimo si segnala che "la Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia" e "rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese". Gli Stati Uniti si confermano invece un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare con "un quarto delle nostre merci in uscita su nave dirette negli Usa". com-fro (RADIOCOR) 24-04-23 13:06:39 (0288)INF 5 NNNN.



Borsa Italiana

Primo Piano

Porti: 490 mln di tonnellate di merci nel 2022 (+1,9% 2021) -2-

Porti Mediterraneo, crescita a 5 anni oltre media mondiale (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 24 apr - La newsletter **Assoporti**-Srm fornisce anche alcuni numeri sul futuro traffico marittimo mondiale, trainato da una "piu' intensa la crescita economica al 2024-25" pari "al 3% di incremento del Pil mondiale nel biennio". Questa spinta porterà a una "crescita in termini di tonnellaggio pari al +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024". In questo scenario "a livello internazionale avanza il Mediterraneo" con un "+3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo". Il capitolo dedicato alla "sostenibilità e green port" afferma che "lo Shipping è sempre piu' sostenibile", prevedendo che "il settore rappresenterà il 2,2% delle emissioni mondiali di CO2 nel 2023 mentre nel 2008 questo dato era del 3,2%". Si segnala inoltre che il 2022 "è l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi", con ordini pari al 47,5%, con una domanda dovuta principalmente al gas liquefatto (39,5%) e al metanolo (4,6%). Lo studio riferisce infine che "il numero dei "green port" del mondo continua a crescere: 161 porti Lng (gas liquefatto) attivi e 96 in pianificazione". com-fro (RADIOCOR) 24-04-23 13:36:25 (0316)INF 5 NNNN.



Borsa Italiana

Primo Piano

Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)

(Teleborsa) - I porti italiani crescono nel 2022 con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021 e 61,4 milioni di passeggeri transitati, di cui 9 milioni di crocieristi. È quanto emerge dall'ultimo numero di "Port Infographics 2023", la newsletter con le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità a cura di **Assoporti** e SRM, centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose, avendo gestito lo scorso anno rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di crocieristi. "Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, - ha commentato il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** - ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci aiuta a fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". "Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoporti** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale. I porti - ha dichiarato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor. Nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani con 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell' import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida



Immagine
non disponibile

Borsa Italiana

Primo Piano

nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande). La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari a +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas sono le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanza l'area del Mediterraneo : +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. (Teleborsa).

Porti italiani, oltre 490 milioni le tonnellate movimentate: +1,9% nel 2022 su base annua

Oltre 61,4 milioni i passeggeri transitati di cui 9 di croceristi. Oltre 490 milioni di tonnellate movimentate, in aumento dell'1,9% sul 2021, e 61,4 milioni di passeggeri transitati, di cui 9 milioni di crocieristi. I porti italiani crescono nel 2022 e a dirlo sono proprio i numeri. È quanto emerge dall'ultimo numero di Port Infographics 2023, la newsletter con le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità a cura di **Assoporti** e SRM, centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose, avendo gestito lo scorso anno rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Per l'Italia è forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import-export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un +38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari a +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024.

Oil & Gas sono le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli a causa della guerra. A livello internazionale avanza l'area del Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi cinque anni contro il 2,8% del mondo. FOTO: SHUTTERSTOCK TAG: 24 Aprile, 2023 Maria Lucia Panucci Direttore Responsabile della testata. Giornalista professionista dal 2016 con esperienza pluriennale nel campo della tv, web, carta stampata e radio.



ASSOPORTI e SRM pubblicano 'Port Infographics' 2023

-I porti italiani crescono nel 2022: con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021. -Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose: i nostri porti sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata; hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di croceristi. -I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. -Migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. -Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. -Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). -Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande) -La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. -Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. -Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari al : +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. -Oil & Gas le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. -A livello internazionale avanzerà il Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. -Il trasporto dei container mantiene una forte concentrazione geografica. I top 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di TEU migliorano la loro performance dell'1,6% rispetto al 2021. -I top 20 porti container europei hanno complessivamente gestito 82 milioni di TEU, in riduzione del 3,4% nell'anno.



Immagine
non disponibile

Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)

I porti italiani crescono nel 2022 con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021 e 61,4 milioni di passeggeri transitati, di cui 9 milioni di crocieristi. È quanto emerge dall'ultimo numero di "Port Infographics 2023", la newsletter con le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità a cura di **Assoporti** e SRM, centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose, avendo gestito lo scorso anno rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di crocieristi. "Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, - ha commentato il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** - ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci aiuta a fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". "Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoporti** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale. I porti - ha dichiarato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor. Nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani con 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell' import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla



performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande). La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari a +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas sono le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanza l'area del Mediterraneo : +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo.

Assoporti ed SRM hanno pubblicato il nuovo numero della newsletter "Port Infographics"

Nel 2022 i porti italiani hanno movimentato oltre 490 milioni di tonnellate di merci (+1,9%) L'Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**) ed SRM, il centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, hanno pubblicato il nuovo numero della newsletter "Port Infographics" che utilizza l'infografica per illustrare i fenomeni e le principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica a livello italiano e internazionale, mettendo in luce gli impatti degli eventi che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale come la guerra Russia-Ucraina, l'inflazione, l'impennata dei costi energetici. Uno specifico approfondimento è rivolto al commercio marittimo italiano e alle performance portuali nel 2022 per i principali scali asiatici ed europei. È stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi. La newsletter ricorda che nel 2022 i porti italiani hanno movimentato oltre 490 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del +1,9% sull'anno precedente, gestendo rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate (+3,2%), carichi ro-ro per 120,9 milioni di tonnellate (-1,5%), container per 119,5 milioni di tonnellate (+2,2%), rinfuse solide per 61,1 milioni di tonnellate (+7,3%) e altre merci per 19,7 milioni di tonnellate (-3,4%). Inoltre lo scorso anno i porti italiani hanno movimentato oltre 61,4 milioni di passeggeri (+41,5%), di cui nove milioni di crocieristi (+263,6%). Il documento evidenzia che nel 2022 i porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di teu) sono cresciuti del +1,3% contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern Range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Rifacendosi ai dati diffusi dall'UNCTAD, la newsletter rileva anche il consistente tempo medio di sosta delle navi nei porti italiani rispetto ai competitor del Mediterraneo, tempo medio di attesa negli scali italiani che, allargando lo sguardo all'intera Europa, risulta tuttavia inferiore a quello dei congestionati porti di Olanda e Germania anche se in crescita come nella gran parte delle altre nazioni marittime europee.



ASSOPORTI e SRM pubblicano "Port Infographics 2023"

. . . Le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità . . .

PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO I porti italiani crescono nel 2022: con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose: i nostri porti sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata; hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di croceristi. I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività

del sistema Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande) La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. **DINAMICHE DEGLI SCENARI INTERNAZIONALI** Più intensa la crescita economica al 2024-25 per venti macroeconomici favorevoli: intorno al 3% le previsioni di incremento del PIL mondiale nel biennio. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari al : +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanzerà il Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. Il trasporto dei container mantiene una forte concentrazione geografica. I top 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di



Informatore Navale

Primo Piano

TEU migliorano la loro performance dell'1,6% rispetto al 2021. I top 20 porti container europei hanno complessivamente gestito 82 milioni di TEU, in riduzione del 3,4% nell'anno. **SOSTENIBILITÀ E GREEN PORT** Lo Shipping è sempre più sostenibile: il settore rappresenterà il 2,2% delle emissioni mondiali di CO₂. Il 2022 è l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi: gli ordini sono pari al 47,5% (in termini di tonnellaggio GT). La domanda è soprattutto per navi alimentate a LNG (39,5%) e avanza il metanolo (4,6%). Le container ship scommettono sul metanolo: molti grandi carrier internazionali, stanno puntando a questa tipologia di carburante. A metà 2023 il 62% dell'orderbook in termini di capacità container mondiale è in quota metanolo. Il numero dei Green port del mondo continua a crescere: 161 porti LNG attivi e 96 in pianificazione. Napoli, Roma, 24 aprile 2023 - Assoportori ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) pubblicano il nuovo numero della newsletter "Port Infographics". Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da Assoportori, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM, per la realizzazione di una pubblicazione che punta alla visione immediata dei fenomeni e delle principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale come la guerra Russia-Ucraina, l'inflazione, l'impennata dei costi energetici. Il Rapporto contiene in anteprima esclusiva i dati dei porti italiani al 2022. Un approfondimento è rivolto poi al commercio marittimo del nostro Paese e alle performance portuali nel 2022 per i principali scali asiatici ed europei. È stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi. Il Presidente di Assoportori, **Rodolfo Giampieri**, ha commentato, " Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci consente di fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: " Prosegue la ormai consolidata collaborazione con Assoportori rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale; i porti hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". .. PER ALTRE FOTO E CONTENUTI CLICCA E VEDI LA NOSTRA PAGINA FB.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Quattro porti italiani nella top 15 degli scali Med

Publicata la newsletter di Srm e **Assoporti** con le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità. I porti italiani sono cresciuti nel 2022: con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021. Il sistema di settore si conferma a vocazione multi-purpose: i nostri scali sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata; hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui nove di croceristi. Una realtà produttiva in salute che il centro studi SRM (Intesa San Paolo) ha esaminato nel nuovo numero della newsletter, pubblicazione elaborata in collaborazione con **Assoporti** che punta alla visione immediata dei fenomeni e delle principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale come la guerra Russia-Ucraina, l'inflazione, l'impennata dei costi energetici. Un approfondimento è rivolto poi al commercio marittimo del nostro Paese e alle performance portuali nel 2022 per i principali scali asiatici ed europei. È stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi. Di seguito riportiamo alcuni dei dati più significativi emersi dallo studio. I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande) La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel



Immagine
non disponibile

Informazioni Marittime

Primo Piano

nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. **DINAMICHE DEGLI SCENARI INTERNAZIONALI** Più intensa la crescita economica al 2024-25 per venti macroeconomici favorevoli: intorno al 3% le previsioni di incremento del PIL mondiale nel biennio. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari al : +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanzerà il Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. Il trasporto dei container mantiene una forte concentrazione geografica. I top 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di TEU migliorano la loro performance dell'1,6% rispetto al 2021. I top 20 porti container europei hanno complessivamente gestito 82 milioni di TEU, in riduzione del 3,4% nell'anno. **SOSTENIBILITÀ E GREEN PORT** Lo Shipping è sempre più sostenibile: il settore rappresenterà il 2,2% delle emissioni mondiali di CO2 nel 2023 mentre nel 2008 questo dato era del 3,2%. Il 2022 è l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi: gli ordini sono pari al 47,5% (in termini di tonnellaggio GT). La domanda è soprattutto per navi alimentate a LNG (39,5%) e avanza il metanolo (4,6%). Le container ship scommettono sul metanolo: molti grandi carrier internazionali, stanno puntando a questa tipologia di carburante. A metà 2023 il 62% dell'orderbook in termini di capacità container mondiale è in quota metanolo. Il numero dei Green port del mondo continua a crescere: 161 porti LNG attivi e 96 in pianificazione. I commenti "La collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo - ricorda il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** - ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci consente di fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". "Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoporti** - spiega il direttore generale di SRM, Massimo Deandrei - rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale; i porti hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". Condividi Tag porti srm Articoli correlati.

I porti italiani crescono nel 2022

ROMA (ITALPRESS) - I porti italiani crescono nel 2022, con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021. È quanto emerge dal rapporto "Port Infographics" pubblicato da **Assoport** e Srm. "Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose: i nostri porti sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata; hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di croceristi - spiegano **Assoport** e Srm -. I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico". Inoltre migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema

Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande). La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. Più intensa la crescita economica al 2024-25 per venti macroeconomici favorevoli: intorno al 3% le previsioni di incremento del PIL mondiale nel biennio. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari al : +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanzerà il Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. Il trasporto dei container mantiene una forte concentrazione geografica. I top 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di

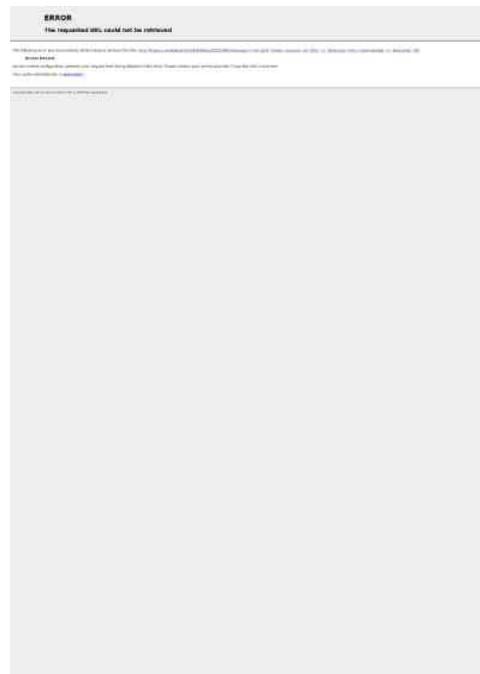


Immagine
non disponibile

TEU migliorano la loro performance dell'1,6% rispetto al 2021. I top 20 porti container europei hanno complessivamente gestito 82 milioni di TEU, in riduzione del 3,4% nell'anno. Lo Shipping è sempre più sostenibile: il settore rappresenterà il 2,2% delle emissioni mondiali di CO2 nel 2023 mentre nel 2008 questo dato era del 3,2%. Il 2022 è l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi: gli ordini sono pari al 47,5% (in termini di tonnellaggio GT). La domanda è soprattutto per navi alimentate a LNG (39,5%) e avanza il metanolo (4,6%). Le container ship scommettono sul metanolo: molti grandi carrier internazionali, stanno puntando a questa tipologia di carburante. A metà 2023 il 62% dell'orderbook in termini di capacità container mondiale è in quota metanolo. Il numero dei Green port del mondo continua a crescere: 161 porti LNG attivi e 96 in pianificazione. "Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie - spiega il presidente di **Assoport**, **Rodolfo** Giampieri -. L'attività che portiamo avanti ci aiuta a fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". "Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoport** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale; i porti hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia - sottolinea il direttore generale di SRM, Massimo Deandrei -. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". - foto Agenziafotogramma.it - (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all'indirizzo info@italpress.com.

Assoportri-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)

I dati del "Port Infographics 2023": 61,4 milioni di passeggeri transitati. Quattro scali italiani presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei (Teleborsa) - I porti italiani crescono nel 2022 con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021 e 61,4 milioni di passeggeri transitati, di cui 9 milioni di crocieristi. È quanto emerge dall'ultimo numero di "Port Infographics 2023", la newsletter con le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità a cura di **Assoportri** e SRM, centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose, avendo gestito lo scorso anno rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di crocieristi. "Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, - ha commentato il presidente di **Assoportri**, **Rodolfo Giampieri** - ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci aiuta a fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". "Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoportri** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale. I porti - ha dichiarato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor. Nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani con 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell' import - export avviene via nave



per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande). La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari a +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas sono le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanza l'area del Mediterraneo : +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. powered by Teleborsa.

Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)

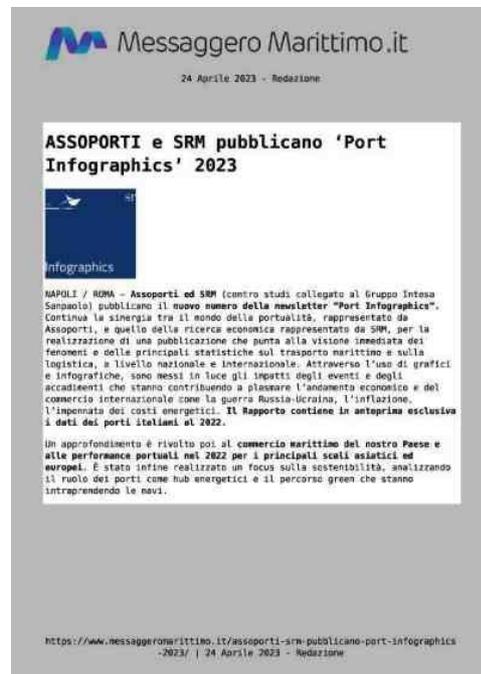
I porti italiani crescono nel 2022 con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021 e 61,4 milioni di passeggeri transitati, di cui 9 milioni di crocieristi. È quanto emerge dall'ultimo numero di "Port Infographics 2023", la newsletter con le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità a cura di **Assoporti** e SRM, centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose, avendo gestito lo scorso anno rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di crocieristi. "Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, - ha commentato il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** - ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci aiuta a fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". "Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoporti** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale. I porti - ha dichiarato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor. Nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani con 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell' import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla



performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande). La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari a +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas sono le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanza l'area del Mediterraneo : +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo.

ASSOPORTI e SRM pubblicano Port Infographics' 2023

NAPOLI / ROMA **Assoport** ed SRM (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) pubblicano il nuovo numero della newsletter Port Infographics. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da **Assoport**, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM, per la realizzazione di una pubblicazione che punta alla visione immediata dei fenomeni e delle principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale come la guerra Russia-Ucraina, l'inflazione, l'impennata dei costi energetici. Il Rapporto contiene in anteprima esclusiva i dati dei porti italiani al 2022. Un approfondimento è rivolto poi al commercio marittimo del nostro Paese e alle performance portuali nel 2022 per i principali scali asiatici ed europei. È stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi. Il Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, ha commentato, Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, ci aiuta ad interpretare i dati delle **AdSP**, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci consente di fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore. Il Direttore Generale di SRM, Massimo Deandreis, ha dichiarato: Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoport** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale; i porti hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico. PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO I porti italiani crescono nel 2022: con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose: i nostri porti sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata; hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e



Messaggero Marittimo

Primo Piano

altre merci per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di croceristi. I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia forte la dipendenza dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande) La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. DINAMICHE DEGLI SCENARI INTERNAZIONALI Più intensa la crescita economica al 2024-25 per venti macroeconomici favorevoli: intorno al 3% le previsioni di incremento del PIL mondiale nel biennio. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari al : +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanzerà il Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. Il trasporto dei container mantiene una forte concentrazione geografica. I top 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di TEU migliorano la loro performance dell'1,6% rispetto al 2021. I top 20 porti container europei hanno complessivamente gestito 82 milioni di TEU, in riduzione del 3,4% nell'anno. SOSTENIBILITÀ E GREEN PORT Lo Shipping è sempre più sostenibile: il settore rappresenterà il 2,2% delle emissioni mondiali di CO2 nel 2023 mentre nel 2008 questo dato era del 3,2%. Il 2022 è l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi: gli ordini sono pari al 47,5% (in termini di tonnellaggio GT). La domanda è soprattutto per navi alimentate a LNG (39,5%) e avanza il metanolo (4,6%). Le containership scommettono sul metanolo: molti grandi carrier internazionali, stanno puntando a questa tipologia di carburante. A metà 2023 il 62% dell'orderbook in termini di capacità container mondiale è in quota metanolo. Il numero dei Green port del mondo continua a crescere: 161 porti LNG attivi e 96 in pianificazione.

Pubblicato da Assoporti e Srm 'Port Infographics' 2023, newsletter con le statistiche e i dati su trasporti marittimi e portualità

Ufficio stampa

Napoli Roma **Assoporti** e Srm (Centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) hanno pubblicato il nuovo numero di 'Port Infographics 2023, I a newsletter con le statistiche e i dati su trasporti marittimi e portualità. Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da **Assoporti**, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM, per la realizzazione di una pubblicazione che punta alla visione immediata dei fenomeni e delle principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale come la guerra Russia-Ucraina, l'inflazione, l'impennata dei costi energetici. Il Rapporto contiene in anteprima esclusiva i dati dei porti italiani al 2022. Un approfondimento è rivolto poi al commercio marittimo del nostro Paese e alle performance portuali nel 2022 per i principali scali asiatici ed europei. È stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi.

PERFORMANCE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO I porti italiani crescono nel 2022: con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose: i nostri porti sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata; hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e 'altre merci' per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di croceristi. I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia forte la 'dipendenza' dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari



Port Logistic Press

Primo Piano

e bevande) La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. DINAMICHE DEGLI SCENARI INTERNAZIONALI Più intensa la crescita economica al 2024-25 per venti macroeconomici favorevoli: intorno al 3% le previsioni di incremento del PIL mondiale nel biennio. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari al : +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanzerà il Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. Il trasporto dei container mantiene una forte concentrazione geografica. I top 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di TEU migliorano la loro performance dell'1,6% rispetto al 2021. I top 20 porti container europei hanno complessivamente gestito 82 milioni di TEU, in riduzione del 3,4% nell'anno. SOSTENIBILITÀ E GREEN PORT Lo Shipping è sempre più sostenibile: il settore rappresenterà il 2,2% delle emissioni mondiali di CO₂ nel 2023 mentre nel 2008 questo dato era del 3,2%. Il 2022 è l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi: gli ordini sono pari al 47,5% (in termini di tonnellaggio GT). La domanda è soprattutto per navi alimentate a LNG (39,5%) e avanza il metanolo (4,6%). Le container ship scommettono sul metanolo: molti grandi carrier internazionali, stanno puntando a questa tipologia di carburante. A metà 2023 il 62% dell'orderbook in termini di capacità container mondiale è in quota metanolo. Il numero dei Green port del mondo continua a crescere: 161 porti LNG attivi e 96 in pianificazione.

***** Questo il commento del Presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri: ' Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, ci aiuta ad interpretare i dati delle **AdSP**, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci consente di fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore' . Il Direttore Generale di SRM , Massimo Deandreis, ha dichiarato: ' Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoport** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale; i porti hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico. Il testo Integrale della pubblicazione è disponibile sui siti web:

Port Logistic Press

Primo Piano

www.assoporti.it <https://www.assoporti.it/it/associazione/comunicazione/notizie/port-infographics-2023/> www.sr-m.it

Assoporti e SRM pubblicano il nuovo numero "Port Infographics"

Roma, 24 aprile 2023 - Continua la sinergia tra il mondo della portualità, rappresentato da **Assoporti**, e quello della ricerca economica rappresentato da SRM, per la realizzazione di una pubblicazione che punta alla visione immediata dei fenomeni e delle principali statistiche sul trasporto marittimo e sulla logistica, a livello nazionale e internazionale. Attraverso l'uso di grafici e infografiche, sono messi in luce gli impatti degli eventi e degli accadimenti che stanno contribuendo a plasmare l'andamento economico e del commercio internazionale come la guerra Russia-Ucraina, l'inflazione, l'impennata dei costi energetici. Il Rapporto contiene in anteprima esclusiva i dati dei porti italiani al 2022. Un approfondimento è rivolto poi al commercio marittimo del nostro Paese e alle performance portuali nel 2022 per i principali scali asiatici ed europei. È stato infine realizzato un focus sulla sostenibilità, analizzando il ruolo dei porti come hub energetici e il percorso green che stanno intraprendendo le navi. Il Presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, ha commentato, " Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci consente di fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". Il Direttore Generale di SRM Massimo Deandreis, ha dichiarato: " Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoporti** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale; i porti hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico".



Immagine
non disponibile

I porti italiani tornano a crescere: nel 2022 hanno movimentato mezzo miliardo di tonnellate di merci e 61 milioni di passeggeri

La ricerca del centro studi Srm e **Assoport** fotografa una ripresa nazionale del settore che supera i tradizionali competitor Genova - "I porti italiani stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Lo scorso anno hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri". Il direttore generale di Srm, Massimo Deandreis, non ha dubbi presentando il Rapporto sui dati dei porti italiani al 2022 elaborato dal centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo insieme ad **Assoport**. "In questa fase di profonda trasformazione del mondo - ha commentato il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri** - i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione". I porti italiani, dunque, crescono nel 2022: con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate, segnano un +1,9% sul 2021. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose: i nostri scali sono oggi in grado di rispondere a esigenze di domanda di trasporto differenziata; hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di croceristi. I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree geografiche. Nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di teu) crescono dell'1,3% nel 2022, contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora inoltre la connettività marittima degli scali nazionali: 4 porti sono presenti nella Top 15 del Mediterraneo. E la maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia è forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import-export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un +38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo. Sono: oil & gas, metalli, macchinari, prodotti chimici, tessile e abbigliamento. Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo: macchinari, prodotti raffinati, prodotti chimici mezzi di trasporto, alimentari e bevande. La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Mentre gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. Queste le dinamiche degli scenari internazionali. La ricerca prevede una più intensa crescita economica al 2024-25 grazie

Immagine
non disponibile

Ship Mag

Primo Piano

ai venti macroeconomici favorevoli: intorno al 3% le previsioni di incremento del Pil mondiale nel biennio. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari al +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & gas sono le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanzerà il Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni, contro il 2,8% del mondo. Il trasporto dei container mantiene una forte concentrazione geografica. I primi 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di teu migliorano la loro performance dell'1,6% rispetto al 2021. I primi 20 porti container europei hanno complessivamente gestito 82 milioni di teu, con un calo 3,4% nell'anno. In questo scenario, sostiene la ricerca, lo shipping è sempre più sostenibile: il settore rappresenterà il 2,2% delle emissioni mondiali di CO₂ nel 2023, mentre nel 2008 questo dato era del 3,2%. Il 2022 è stato l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi: gli ordini sono pari al 47,5% (in termini di tonnellaggio GT). La domanda è soprattutto per navi alimentate a Lng (39,5%), mentre avanza il metanolo (4,6%). Le containership, infatti, scommettono proprio sul metanolo: molti grandi carrier internazionali, stanno puntando a questa tipologia di carburante. A metà 2023 il 62% dell'orderbook in termini di capacità container mondiale è in quota metanolo. Intanto continua a crescere il numero dei green port del mondo: 161 porti Lng attivi e 96 in pianificazione.

Assoporti-SRM, porti italiani crescono nel 2022: +1,9% merci movimentate (+1,9%)

I dati del "Port Infographics 2023": 61,4 milioni di passeggeri transitati. Quattro scali italiani presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei (Teleborsa) - I porti italiani crescono nel 2022 con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021 e 61,4 milioni di passeggeri transitati, di cui 9 milioni di crocieristi. È quanto emerge dall'ultimo numero di "Port Infographics 2023", la newsletter con le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità a cura di **Assoporti** e SRM, centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose, avendo gestito lo scorso anno rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di crocieristi. powered by "Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, - ha commentato il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri** - ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie. L'attività che portiamo avanti ci aiuta a

fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". "Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoporti** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale. I porti - ha dichiarato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor. Nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico. Migliora la connettività marittima dei porti italiani con 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39%



Immagine
non disponibile

Teleborsa

Primo Piano

dell' import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande). La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari a +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas sono le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanza l' area del Mediterraneo : +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo.

Trasporti marittimi: in 2022 490 mln di tonnellate movimentate nei porti italiani (Assoporti-Srm)

MILANO (MF-DJ)--Nel 2022 dai porti italiani sono passate oltre 490 milioni di tonnellate di beni, in aumento dell'1,9% rispetto al 2021. Lo rileva il rapporto 'Port Infographics 2023' redatto da **Assoporti** e Srm, evidenziando come i siti italiani abbiano registrato una maggiore resilienza rispetto a quelli stranieri. Nel settore dei container, ad esempio, le merci che hanno attraversato i porti italiani sono aumentate dell'1,3% mentre altre aree del Mediterraneo e quelle dell'Atlantico hanno registrato delle flessioni. Secondo lo studio, infatti, il sistema portuale italiano è in grado di rispondere a esigenze di domanda di trasporto differenziate: hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e altre merci per 19,7 milioni. A beni si aggiunge lo spostamento di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 mln di croceristi. In miglioramento infine anche la connettività marittima dei siti del Bel Paese, con quattro scali che si inseriscono nella top 15 dei porti mediterranei. com/bem (fine) MF-DJ NEWS.



Immagine
non disponibile

Trasporti marittimi: 39% import-export Italia via nave, pari a 377 mld (Assoporti-Srm)

MILANO (MF-DJ)--Il 39% dell'import-export dell'Italia avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro. Lo rileva il rapporto 'Port Infographics 2023' redatto da **Assoporti** e Srm, evidenziando la dipendenza del Paese dal mare nel commercio internazionale. L'import marittimo, prosegue lo studio, è concentrato per il 72% nelle prime cinque categorie di merci in entrata: oil & gas, metalli, macchinari, prodotti chimici e tessile e abbigliamento. Produttore di un quinto delle merci in entrata via mare, la Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia. Situazione simile per l'export, dove le prime cinque categorie (macchinari, prodotti raffinati, prodotti chimici mezzi di trasporto, alimentari e bevande) concentrano il 76% dei flussi in uscita. Gli Stati Uniti sono invece un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare, assorbendo un quarto del totale delle merci in uscita su nave. com/bem (fine) MF-DJ NEWS.



Trasporti marittimi: in 2023 previsto +1,6% tonnellate commercio mondiale via mare (Assoport-Srm)

MILANO (MF-DJ)--Il trasporto marittimo mondiale segnerà una crescita dell'1,6% nel 2023 e del 2,8% l'anno successivo, secondo le stime di **Assoport** e Srm (centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo) presentate nel rapporto 'Port Infographics 2023'. Per gli esperti, la crescita del settore andrà di pari passo con una più intensa ripresa economica nel biennio 2024-2025, quando il pil mondiale aumenterà di circa il 3%. Nel dettaglio, il settore Oil & Gas e le commodity incontreranno le prospettive più favorevoli, si legge nello studio, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in Ucraina. A livello internazionale aumenterà la centralità del Mediterraneo: le previsioni sono di una crescita del 3,5% nella movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% della media globale. Tuttavia, fino ad oggi il trasporto dei container ha mantenuto una forte concentrazione geografica e, come aggiungono gli esperti, "i primi 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di TEU migliorano la loro performance dell'1,6% rispetto al 2021". Al contrario, i 20 maggiori porti container dell'Europa hanno gestito complessivamente 82 milioni di TEU, in riduzione del 3,4% anno su anno. com/bem (fine) MF-DJ NEWS.



Trasporti marittimi: in 2023 peso shipping su emissioni Co2 scendera' a 2,2% (Assoport-Srm)

MILANO (MF-DJ)--Nel 2023 il peso dello shipping sulle emissioni mondiali di Co2 scendera' al 2,2%, allontanandosi dal 3,2% toccato nel 2008. La stima di Assoport e Srm contenuta nel rapporto 'Port Infographics 2023'dove gli esperti evidenziano la tendenza del settore a essere sempre piu'sostenibile. Il 2022 e' stato l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi. In termini di tonnellaggio Gt, si legge nello studio, gli ordini sono stati pari al 47,5%. A riscuotere maggiore interesse sono state le navi alimentate a Lng (39,5%) e mentre quelle a metanolo hanno rappresentato il 4,6% del totale. Sul metanolo scommettono soprattutto i container. Molti grandi carrier internazionali, infatti, stanno puntando a questa tipologia di carburante e per questo gli esperti stimano che entro la meta'del 2023 il 62% degli ordini in termini di capacita'container mondiale sara'rappresentato dalle navi a metanolo. Sale infine anche il numero dei cosiddetti green port del mondo, con 161 siti Lng attivi e 96 in pianificazione. com/bem (fine) MF-DJ NEWS.



Crescono i porti italiani: 490 milioni di tonnellate di merci e 61,4 milioni di passeggeri

I porti italiani crescono nel 2022 con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021 e 61,4 milioni di passeggeri transitati, di cui 9 milioni di crocieristi. È quanto emerge dall'ultimo numero di "Port Infographics 2023", la newsletter con le statistiche e i dati aggiornati sui trasporti marittimi e la portualità a cura di **Assoporti** e SRM, centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo. Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose, avendo gestito lo scorso anno rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di crocieristi. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari a +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas sono le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanza l'area del Mediterraneo : +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo.



Video Nord

Primo Piano

I porti italiani crescono nel 2022

ROMA (ITALPRESS) - I porti italiani crescono nel 2022, con oltre 490 milioni di tonnellate movimentate in aumento dell'1,9% sul 2021. È quanto emerge dal rapporto "Port Infographics" pubblicato da **Assoport** e Srm. "Il sistema portuale italiano si conferma a vocazione multi-purpose: i nostri porti sono in grado di rispondere ad esigenze di domanda di trasporto differenziata; hanno gestito rinfuse liquide per 169 milioni di tonnellate, Ro-Ro per 120,9 milioni, container per 119,5 milioni, rinfuse solide per 61,1 milioni e "altre merci" per 19,7 milioni. Inoltre, hanno visto la movimentazione di oltre 61,4 milioni di passeggeri di cui 9 di croceristi - spiegano **Assoport** e Srm -. I porti italiani hanno mostrato una resilienza maggiore rispetto alle altre aree competitor: nel settore container (tenendo conto degli scali con una movimentazione oltre il milione di TEU) crescono dell'1,3% nel 2022 contro le flessioni registrate dalle aree competitor dal Northern range, al Mediterraneo e all'Atlantico". Inoltre migliora la connettività marittima dei porti italiani: 4 scali presenti nella Top 15 dei porti Mediterranei. Maggiore presenza nel network internazionale dei collegamenti di linea dei container accresce la competitività del sistema

Paese. Per l'Italia forte la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: il 39% dell'import - export avviene via nave per un valore di 377 miliardi di euro; l'interscambio marittimo ha mostrato una ripresa molto solida nel 2022, con un + 38%, 10 punti percentuali in più rispetto alla performance dell'interscambio nel suo complesso. Le prime 5 categorie di merci in entrata nel Paese via mare concentrano il 72% dell'import marittimo (oil & gas; metalli; macchinari; prodotti chimici e tessile e abbigliamento). Le prime 5 categorie di merci in uscita dal Paese via mare concentrano il 76% dell'export marittimo (macchinari; prodotti raffinati; prodotti chimici mezzi di trasporto; alimentari e bevande). La Cina si conferma il primo fornitore per l'Italia: rappresenta un quinto delle merci in entrata via mare nel nostro Paese. Gli Stati Uniti si confermano un grande mercato di sbocco per l'export italiano via mare: un quarto delle nostre merci in uscita su nave sono dirette nel Paese nordamericano. Più intensa la crescita economica al 2024-25 per venti macroeconomici favorevoli: intorno al 3% le previsioni di incremento del PIL mondiale nel biennio. Le previsioni del trasporto marittimo mondiale segnalano una crescita in termini di tonnellaggio pari al : +1,6% per il 2023 e +2,8% per il 2024. Oil & Gas le commodities che incontreranno le prospettive più favorevoli, spinte dalla necessità di trasporto conseguenti alla guerra in corso. A livello internazionale avanzerà il Mediterraneo: +3,5% le previsioni di crescita della movimentazione media annua dei container nei prossimi 5 anni contro il 2,8% del mondo. Il trasporto dei container mantiene una forte concentrazione geografica. I top 10 porti asiatici esprimono un terzo del throughput mondiale e con 271 milioni di TEU migliorano la



Immagine
non disponibile

Video Nord

Primo Piano

loro performance dell'1,6% rispetto al 2021. I top 20 porti container europei hanno complessivamente gestito 82 milioni di TEU, in riduzione del 3,4% nell'anno. Lo Shipping è sempre più sostenibile: il settore rappresenterà il 2,2% delle emissioni mondiali di CO2 nel 2023 mentre nel 2008 questo dato era del 3,2%. Il 2022 è l'anno dell'impennata dei carburanti alternativi: gli ordini sono pari al 47,5% (in termini di tonnellaggio GT). La domanda è soprattutto per navi alimentate a LNG (39,5%) e avanza il metanolo (4,6%). Le containership scommettono sul metanolo: molti grandi carrier internazionali, stanno puntando a questa tipologia di carburante. A metà 2023 il 62% dell'orderbook in termini di capacità container mondiale è in quota metanolo. Il numero dei Green port del mondo continua a crescere: 161 porti LNG attivi e 96 in pianificazione. "Come ho già avuto modo di dire, la collaborazione con SRM, che dura oramai da tempo, ci aiuta ad interpretare i dati delle AdSP, che confermano un ruolo importante nel Mediterraneo, e tradurli in strategie - spiega il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri** -. L'attività che portiamo avanti ci aiuta a fornire quello che reputiamo possa essere un utile strumento per tutti i player del settore. In questa fase di profonda trasformazione del mondo i porti possono avere un ruolo sempre più strategico e centrale per lo sviluppo della nostra Nazione. Attraverso questa analisi, abbiamo anche dei focus importanti su elementi di innovazione, anche nel campo energetico, che riteniamo siano utili anche per chi deve affrontare le politiche del nostro settore". "Prosegue la ormai consolidata collaborazione con **Assoport** rivolta a mostrare analisi, statistiche e soprattutto le nuove sfide che sta affrontando il nostro sistema portuale; i porti hanno movimentato circa mezzo miliardo di tonnellate di merci e oltre 61 milioni di passeggeri e stanno riprendendo a marciare nonostante guerra e pandemia - sottolinea il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis -. Transizione energetica, investimenti e competizione nel Mediterraneo sono solo alcuni dei fenomeni che abbiamo tenuto in considerazione. Un prodotto sempre più al servizio degli operatori e che mette in chiara luce l'importanza dei nostri scali a livello economico e geostrategico". - foto Agenziafotogramma.it - (ITALPRESS).

I porti e il Pnrr: adesso serve una vera riforma di settore

L'adozione delle recenti Linee guida a opera del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aventi a oggetto gli orientamenti per il rilascio delle concessioni ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994 e del Regolamento n. 202/2022, conducono ad alcune prime riflessioni giuridiche. Genova - L'adozione delle recenti Linee guida a opera del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aventi ad oggetto gli orientamenti per il rilascio delle concessioni ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994 e del Regolamento n. 202/2022, conducono ad alcune prime riflessioni giuridiche. Le Linee guida hanno la forma del decreto ministeriale, ossia di una fonte di rango secondario che può, per Costituzione, esclusivamente prevedere dettagli applicativi di norme ordinarie (ossia votate dal Parlamento, nel rispetto dei principi di legalità e tassatività). Diverse parti delle linee guida sembrano effettuare una vera e propria ripartizione del "potere pubblico" tra Autorità di sistema portuale, Ministero (che da vigilante diventa di indirizzo, in applicazione del d.lgs. 69/2016, c.d. Decreto Delrio) e Autorità di Regolazione dei Trasporti. Occorre ricordare che l'attribuzione di competenze alle autorità di uno Stato è riservato dalla Costituzione alla legge ordinaria. Si tratta di una debolezza giuridica che è probabilmente figlia della necessità di "sbloccare" la rata del Pnrr in ragione della condizione posta alla Commissione europea (e non "dalla" Commissione europea) relativa alla previsione di un sistema di aggiudicazione trasparente delle concessioni portuali. Tuttavia, va segnalato che la stessa Commissione europea sembra aver piegato le regole del Pnrr per conseguire altri obiettivi di regolazione del mercato. L'approccio è giustificabile esclusivamente nella misura in cui sia in cantiere una riforma più organica che "colmi" questo gap giuridico e consegni al Parlamento un testo che faccia finalmente ordine tra le competenze delle Autorità coinvolte. Dal provvedimento, che comunque dovrebbe entrare in vigore non prima di un anno, emerge una imprecisione laddove si identifica un ambito di applicazione coincidente con l'art. 18 della legge n. 84/1994 che, secondo le linee guida, coinciderebbe con "le aree demaniali e le banchine comprese in ambito portuale": ebbene l'art. 18 si occupa solo delle aree presso le quali vengono erogate operazioni portuali ossia, ai sensi dell'art. 16 della stessa legge: "il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale". Ne sono, quindi escluse tutte le aree portuali ove vengono svolte attività di sbarco e imbarco di passeggeri, come le Stazioni Marittime. Per entrare nel merito dei contenuti, la previsione che fa più "rumore" è quella che prevede che le Autorità di sistema portuale (Adsp) condividano uno schema di Piano economico finanziario con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per ogni concessione da rilasciare e che quest'ultima dia un relativo parere e ne effettui il monitoraggio del relativo adempimento. Occorre evitare di interpretare queste regole come una "condivisione"



The Medi Telegraph

Trieste

del potere di concedente tra Art e Adsp, al fine di dare letture che non sfocino nell'illegittimità della relativa applicazione. Fermo quanto già affermato in merito al principio di tassatività, se, in ragione dell'ingresso nel mercato di numerosi fondi d'investimento, è ormai arrivato il momento di introdurre la necessità di presentare un piano economico finanziario, il meccanismo di presentazione previsto dalle Linee guida non pare particolarmente chiaro. Si prevede infatti che lo schema di Pef sia elaborato di base da Art e, su tale base, le Autorità di sistema ne elaborino uno ad hoc ogni volta che intendono procedere ad un affidamento. Art potrà, allora, dare un parere all'Adsp ma esclusivamente sullo schema di Pef (che non si capisce come possa divergere dallo schema generale già predisposto da Art, e nelle more allegato alle Linee guida). In ogni caso, tale funzione di regolazione economica dovrà essere svolta in modo rigoroso evitando che la leva del controllo del Pef sia utilizzata per addentrarsi in funzioni amministrative e/o politiche. In questo contesto, sarà fondamentale anche la funzione del Parlamento (e delle sue commissioni): unico soggetto rispetto al quale le Authority di regolazione rendono conto del proprio operato (considerato che sono indipendenti persino dal governo). Analogo rigore ci si aspetta con riferimento alla funzione consultiva relativa all'estensione delle concessioni in corso: tuttavia si segnala che, nella prassi, le Autorità di sistema portuale hanno sempre proceduto a modificare le concessioni vigenti sostanzialmente assegnandone di "nuove" e, quindi, secondo la pubblicazione "completa" degli avvisi ed una piena messa in concorrenza, con la conseguenza che ci si aspetta che sia una fattispecie del tutto residuale. Peraltro, la prassi di assegnazione è stata più volte ritenuta dalla Commissione europea compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea in materia di mercato interno e aiuti di stato (se pensi ad esempio alla procedura sul Molo VII di **Trieste** vagliata dalla Commissione senza avvio di alcuna infrazione). Non desta, invece, particolare perplessità il parere del Mit per le concessioni ultra quarantennali: fermo restando il principio di tassatività (anche i pareri vincolanti devono essere previsti dalla legge) i pochi casi di concessione ultra quarantennale incidono evidentemente sulla pianificazione nazionale. Alcune precisazioni sono necessarie anche con riferimento alla procedura di consultazione che viene suggerita alle Adsp prima di procedere ad un affidamento: desta soprattutto perplessità l'obbligo di pubblicazione delle osservazioni. Tale prassi è espressamente prevista dall'ordinamento europeo dalla Decisione 2001/12/UE esclusivamente per i Servizi di interesse Economico Generale (Sieg) mentre, nel caso di specie non è chiaro perché si ritenga di includere tale eventualità per attività che sono state soggette a liberalizzazione piena (cosa che non accade per i Sieg che possono subire limitazioni di mercato ai sensi dell'art. 106 Tfeue). Con riferimento alla determinazione della durata delle concessioni e all'ipotesi di Pef previsto allegato non può non rilevarsi che sono evidentemente mutuati gli schemi finanziari già usualmente applicati nel mondo aeroportuale, autostradale e ferroviario. Infrastrutture che, tuttavia, presuppongono un affidamento del servizio e non già del mero bene. Questo si evince dal rilievo di preferenza che, in sede di gara, dovesse essere attribuito al livello di costo del capitale inferiore (Wacc). Tradotto, ad esempio, significa che un grande fondo internazionale (che può avere

The Medi Telegraph

Trieste

una leva finanziaria maggiormente sbilanciata sul debito) sarà matematicamente favorito rispetto all'impresa industriale che fa maggiormente ricorso al capitale proprio. Ecco, questo è il classico esempio di atto di regolazione con un forte sapore di scelta politico/strategica. A questo punto, il governo ha oggi una grande occasione: quella di sistematizzare alcuni spunti apprezzabili contenuti nelle Linee guida (come la necessità di prevedere un Pef e il relativo monitoraggio) e "raddrizzare" gli aspetti applicativi che, in assenza di maggiore chiarezza, rischiano di ingessare le future procedure. In questo lavoro ci si aspetta che il governo abbia ben presente l'evoluzione attuale del mercato portuale e la sua differenza rispetto alla disciplina delle altre infrastrutture di trasporto. Le concessioni portuali stanno vivendo un momento di forte trasformazione sotto il profilo giuridico - economico in ragione di due fattori: la necessità di investimenti infrastrutturali (anche solo di manutenzioni e ripristino) ed una concentrazione del mercato a monte e a valle dei porti stessi (vettori e spedizionieri). La concentrazione del mercato implica un maggior potere commerciale per i soggetti "con le spalle più larghe". La conseguente regolazione deve, quindi, prendere atto del fatto che i rapporti di forza tra utenti (vettori ed Mto che scalano un porto o un terminal) e erogatori delle operazioni di carico e scarico (i concessionari portuali) non hanno nulla a che vedere con i settori nei quali il potere di mercato è rovesciato tra utente (consumatore) e gestore dell'infrastruttura (come un'autostrada). È fondamentale ricordarsi a cosa serve la regolazione. Per quale motivo lo Stato, ad un certo punto, può decidere di intervenire dentro le dinamiche del libero mercato e cambiarle? Ecco ciò è possibile ai sensi degli art. 56, 106 e 107 Tfu, solo per disciplinare rapporti che, in ragione di uno squilibrio economico imprevisto, non consentono di tutelare interessi pubblici previsti dalla legge. La misura dell'intervento pubblicistico soggiace quindi alla regola della proporzionalità sintetizzata dalla giurisprudenza della Corte di giustizia numerose volte. È del tutto evidente che riequilibrare il potere tra utente consumatore e concessionario (ad esempio imponendo tariffe o rendimento massimo pari al costo del capitale impiegato, ecc) soddisfa l'esigenza di tutelare il consumatore/utente da un rischio di pagare un prezzo non commisurato all'utilizzo dell'infrastruttura in ragione del fatto che l'utente non ha potere negoziale verso il gestore dell'infrastruttura. Nel caso dei porti, la situazione è rovesciata. Gli utenti dell'infrastruttura portuale non sono le persone né le merci. Gli utenti sono i vettori (o gli Mto che li "sintetizzano"). Tra vettori e terminalisti non pare possa stabilirsi uno squilibrio contrattuale paragonabile a quello tra consumatori e gestori autostradali, aeroportuali o ferroviari.

Pnrr: 7,2 miliardi di euro alla Liguria per progetti fino al 2026

Di questi, 4,9 miliardi andranno per le infrastrutture 7,2 miliardi di euro di finanziamenti attraverso il Pnrr per progetti sino al 2026: 4,9 miliardi sono per le infrastrutture Spicca la più importante opera finanziata dal Pnrr in Italia: la nuova diga foranea del porto di Genova che riceverà 500 milioni di euro per la fase A con i lavori in partenza a maggio. Lo riferisce l'Agenzia Ansa. Nel dettaglio gli investimenti per la salute sono 189 milioni e riguardano soprattutto le case di comunità e i nuovi ospedali: tra questi quello degli Erzelli a Genova a cui sono destinati 60 milioni (280 di spesa previsti). 600 milioni di euro verranno investiti nella viabilità con progetti quali la nuova stazione metro di Corvetto a Genova, l'acquisto di nuovi mezzi per il trasporto pubblico locale e la ciclovia tirrenica. 100 milioni sono per progetti su robotica e intelligenza artificiale Il capitolo istruzione e ricerca avrà un investimento di 470 milioni di euro dei quali quasi 40 serviranno per la messa in sicurezza delle scuole, 11 milioni per la costruzione di tre plessi nuovi a Spotorno, Vado Ligure e La Spezia (progetti già avviati) 685 milioni sono i finanziamenti in arrivo per sociale e urbanistica: 45 i milioni serviranno a rigenerare i borghi storici di Sanremo e Sarzana, oltre a Begato (Genova). Corte dei Conti e sindacati sottolineano l'assenza dei dati sull'avanzamento dei progetti e di un osservatorio che vigili sui cantieri. Per la Corte dei Conti il 58,28% dei progetti avrà scadenza nel 2024, il 33,1% nel 2026, 11 progetti nel 2025.



Genova Today

Genova, Voltri

Genova attende The Ocean Race con l'Ocean Live Park al Waterfront di Levante

Waterfront di Levante Indirizzo non disponibile Dal 24 giugno al 2 luglio il nuovo Waterfront di Levante, ideato da Renzo Piano, si trasformerà nell'Ocean Live Park, il villaggio di The Ocean Race con numerosi eventi e attività aperte a tutti gli appassionati di vela e non solo. Sport, cibo, musica e sostenibilità saranno i protagonisti di un programma di eventi lungo nove giorni. L'ingresso al villaggio sarà gratuito. Il primo "storico" arrivo di The Ocean Race in Italia trasformerà Genova nella capitale mondiale della vela. Partita lo scorso 15 gennaio da Alicante (Spagna), la più straordinaria e dura regata intorno al mondo arriverà nel capoluogo ligure a fine giugno con il "Grand Finale". Grande attesa per l'arrivo della 14° edizione di The Ocean Race previsto tra il 24 e il 25 giugno. Ci saranno poi due Pro-Am il 28 e 29 giugno e la "In Port Race" il 1° luglio. La novità, però si chiama "The Ocean Race Legends 50th Anniversary Regatta", evento ideato per celebrare i 50 anni della competizione con la presenza di barche e velisti che hanno scritto pagine storiche del giro intorno al mondo. Una straordinaria occasione per Genova per la promozione delle proprie eccellenze a livello mondiale e nel segno della sostenibilità. Il 27 giugno, ai Magazzini del Cotone, si terrà infatti l'ultimo Ocean Summit con esperti su oceani e ambienti di livello internazionale per la chiusura del "Genova Process" percorso che mira a scrivere la prima bozza di Carta dei Diritti degli Oceani da presentare all'Onu. Una grande festa per Genova, dentro e fuori il villaggio, con importanti eventi che animeranno le giornate di The Ocean Race attirando molti visitatori da tutta Italia e dall'estero. Il Waterfront di Levante ospiterà le barche protagoniste della regata. Appassionati e curiosi potranno ammirare le protagoniste del giro del mondo ma anche numerose barche storiche che hanno partecipato in questi 50 anni alla regata più leggendaria. Tra le presenze "speciali" è annunciata quella della Palinuro, la "nave goletta" della Marina Militare Italiana. Il pubblico potrà salire a bordo e ammirare un gioiello amato in tutto il mondo. Chi apprezza la vela, ma anche chi vorrebbe avvicinarsi a questa disciplina, troveranno una serie di attività presso l'Area della Federazione Italiana Vela nel Padiglione Jean Nouvel. Dalla Foil Academy alla ParaSailing Academy, il Comitato Primazona farà vivere tutte le emozioni della vela sia a bordo dei simulatori che con uscite in mare su numerose barche a disposizione. Ci saranno i "Maestri d'ascia" con affascinanti dimostrazioni di come si costruisce una barca. Da Genova partirà anche la 222 Mini Solo per la classe Mini 650, primo passo in Italia per la creazione di una Academy che avvicinerà nuovi potenziali navigatori oceani. Da ammirare, poi, il Leudo di Sestri Levante, uno dei due esemplari naviganti rimasti in tutto il Mediterraneo, e una grande flottiglia di gozzi cornigiotti e di lance a vela. Non solo vela. Nell'Ocean Live Park saranno protagoniste tante discipline sportive, tutte da provare. Un piccolo antipasto di quello che



Immagine
non disponibile

Genova Today

Genova, Voltri

sarà un 2024 straordinario con Genova eletta Capitale europea dello sport. Ricco anche il programma di iniziative ed eventi a terra: dalla parata degli atleti alle diverse cerimonie di premiazione che culmineranno il 1° luglio con la Awards Night. Sul palco nel villaggio si alterneranno diverse realtà con spettacoli e attività per tutti i gusti. Ci sarà la Camera immersiva progettata da ETT che sta incantando i visitatori delle tappe mondiali in cui Genova è presente con il suo Pavilion. Il pubblico potrà ammirare il Padiglione della Sostenibilità. La One Blue Voice Immersive Experience, realizzata in collaborazione con 11th Hour Racing, porterà i visitatori in un viaggio sotto le onde alla scoperta della corsa che protegge l'oceano. Combinando video, audio e ologramma, i visitatori acquisiranno una nuova prospettiva sull'oceano incontrando alcuni dei suoi eroi non celebrati. All'Ocean Live Park ci saranno anche laboratori didattici per i bambini dai 6 ai 16 anni, progettati per aiutarli a comprendere i problemi che riguardano il mare e ispirarli a unirsi nel viaggio per proteggere e ripristinare i mari. Grazie al lavoro sviluppato sul territorio ligure, nell'ambito del Learning Program, saranno coinvolti i ragazzi dei centri estivi del Comune di Genova con numerose attività. Due le mascotte che accoglieranno i più piccoli: Wisdom, il gabbiano di The Ocean Race, e Lupo di Mare, simbolo di Genova The Grand Finale. Dopo la Call for Innovation promossa da Comune di Genova e Blue District, sarà allestito nel Padiglione Jean Nouvel uno spazio in cui i visitatori potranno conoscere e vedere le migliori "invenzioni" premiate dall'iniziativa. Un Padiglione dell'Innovazione in cui scoprire in anteprima progetti che saranno protagonisti nei processi legati alla sostenibilità e alla tutela dei mari. All'Ocean Live Park si disputerà anche la finale del "Campionato mondiale del pesto" che sta vivendo tappe entusiasmanti in ogni città di arrivo di The Ocean Race. I vincitori di Alicante, Cape Town, Itajaí, Newport, Aarhus e L'Aja si ritroveranno a Genova per un'appassionata sfida nell'evento ideato da Roberto Panizza. L'Ocean Live Park proporrà eventi e attività per tutte le età: concerti, intrattenimento, spettacoli, laboratori, corsi introduttivi di vela, attività di gioco ed eSports, esposizioni, sfilate e molto altro ancora. Si potrà scoprire com'è vivere a bordo di una barca da regata oceanica e conoscere anche il grande lavoro che c'è dietro la preparazione di un evento di questo tipo. Sarà anche possibile firmare la petizione di One Blue Voice per la tutela degli Oceani. Una occasione unica per Genova che si vestirà a festa realizzando un "villaggio diffuso". Numerosi saranno anche gli eventi collaterali che affiancheranno l'Ocean Live Park in tutta la città. The Ocean Race "Genova The Grand Finale" gode del patrocinio di Presidenza del Consiglio dei Ministri, Marina Militare, Enit, Coni, Ussi, Ministero del Turismo, Regione Liguria, Camera di Commercio di Genova, **Autorità Portuale** di Genova, Porto Antico di Genova, Blue District e Federvela sono i partner Istituzionali. Iren, FreetoX, Boero Yacht Coating, Banca Passadore, Amico, Esselunga, Ferrovie dello Stato Italiane, Esaote, Rina, ETT, Fastweb e Telepass sono i partner commerciali.

Il Nautilus

Genova, Voltri

RECRUITING DAY DI GNV A GENOVA PER L'INSERIMENTO DI 300 NUOVE RISORSE

APPUNTAMENTO IL 26 APRILE A GENOVA PER IL RECRUITING DAY DI GNV -GNV sarà a Genova mercoledì 26 aprile, nell'ambito della campagna di recruiting finalizzata all'inserimento di 300 nuove risorse per la prossima stagione estiva -Tra le figure ricercate ottonai, operai e frigoristi ma anche manager alberghieri e cuochi Genova - Arriva a Genova il nuovo programma di recruiting day di GNV Grandi Navi Veloci (Gruppo MSC) finalizzato alla presentazione delle opportunità di lavoro a bordo delle navi e l'inserimento di circa 300 nuove risorse, in vista della prossima stagione estiva. La Compagnia sta organizzando una serie di open day dedicati alla conoscenza e selezione di nuovi candidati, il prossimo incontro si terrà a Genova nella giornata di mercoledì 26 aprile a partire dalle ore 09:00 alle 18:00 presso l'Hotel Holiday Inn Genoa City (Via Milano 47, Genova). La giornata è finalizzata allo svolgimento di colloqui conoscitivi con i candidati e garantirà inoltre a questi ultimi la possibilità di conoscere meglio l'azienda, la vita a bordo ma anche i numerosi e potenziali percorsi di carriera all'interno della Compagnia. Dopo il successo e la grande affluenza delle prime giornate a Napoli, Catania, Palermo, e la tappa a Genova, il programma di recruiting di GNV terminerà con degli incontri a Bari il 4 e 5 maggio. GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di Macchina e di Coperta come ottonai, operai e frigoristi ma anche personale di gestione dell'Hotel come manager alberghieri e cuochi. Si ricercano inoltre candidati che conoscano le lingue, in particolare la lingua araba, per impieghi presso gli Uffici informazioni. Ai candidati che vorranno presentarsi agli open day sarà richiesto di portare con sé una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, del libretto di navigazione e della documentazione relativa ai corsi SCTW. Per quanto riguarda le figure in ambito alberghiero, la candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione.



Informare

Genova, Voltri

Mercoledì a Genova la compagnia di navigazione GNV terrà un recruiting day

Previsto l'inserimento di circa 300 nuove risorse in vista della prossima stagione estiva Mercoledì prossimo a **Genova**, presso l'Hotel Holiday Inn Genoa City, la compagnia di navigazione Grandi Navi Veloci (GNV) realizzerà un recruiting day finalizzato alla presentazione delle opportunità di lavoro a bordo delle proprie navi e l'inserimento di circa 300 nuove risorse in vista della prossima stagione estiva. Nel corso della giornata verranno effettuati colloqui conoscitivi con i candidati che avranno la possibilità di conoscere meglio l'azienda, la vita a bordo ma anche i numerosi e potenziali percorsi di carriera all'interno della compagnia. GNV ricerca numerose professionalità con diversi gradi di esperienza e di seniority, tra questi personale di macchina e di coperta come ottonai, operai e frigoristi ma anche personale di gestione dell'hotel come manager alberghieri e cuochi. Si ricercano inoltre candidati che conoscano le lingue, in particolare la lingua araba, per impieghi presso gli uffici informazioni. Ai candidati che vorranno presentarsi agli open day sarà richiesto di portare con sé una copia del proprio curriculum vitae aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, del libretto di navigazione e della documentazione relativa ai corsi SCTW. Per quanto riguarda le figure in ambito alberghiero, la candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione. Per ulteriori informazioni e l'invio dei curricula è necessario scrivere all'indirizzo e-mail crew@gnv.it. Dopo il successo e la grande affluenza delle prime giornate a Napoli, Catania, Palermo, e la tappa a **Genova**, il programma di recruiting di GNV terminerà con degli incontri a Bari il 4 e 5 maggio.



Immagine
non disponibile

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Grandi Navi Veloci assume 300 persone per l'estate

Tappa a **Genova** del recruiting day stagionale per la compagnia del gruppo Msc. Si cercano addetti di macchina e coperta, cuochi e manager alberghieri. Arriva a **Genova** il nuovo programma di recruiting day di Grandi Navi Veloci, compagnia di traghetti del gruppo Msc, finalizzato alla presentazione delle opportunità di lavoro a bordo delle navi e l'inserimento di circa 300 nuove risorse, in vista della prossima stagione estiva. La compagnia sta organizzando una serie di open day dedicati alla conoscenza e selezione di nuovi candidati, il prossimo incontro si terrà a **Genova** mercoledì prossimo dalle ore 9 alle 18 presso l'Hotel Holiday Inn Genoa City. La giornata è finalizzata allo svolgimento di colloqui conoscitivi con i candidati e garantirà inoltre a questi ultimi la possibilità di conoscere meglio l'azienda, la vita a bordo ma anche i numerosi e potenziali percorsi di carriera all'interno della compagnia. Dopo la grande affluenza delle prime giornate a Napoli, Catania, Palermo, e la tappa a **Genova**, il programma terminerà con degli incontri a Bari il 4 e 5 maggio. Grandi Navi Veloci ricerca, in particolare, personale di macchina e di coperta come ottonai, operai e frigoristi; personale di gestione dell'hotel come manager alberghieri e cuochi. Si cercano inoltre candidati che conoscano le lingue, in particolare la lingua araba, per impieghi presso gli uffici informazioni. Ai candidati che vorranno presentarsi agli open day sarà richiesto di portare il curriculum e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, del libretto di navigazione e della documentazione relativa ai corsi SCTW. Per quanto riguarda le figure in ambito alberghiero, la candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione. Condividi Articoli correlati.



Bucci: La collocazione naturale dei Depositi Costieri è in porto

GENOVA Nel contesto dell'assemblea organizzata da Spediporto a Genova, è intervenuto anche il Sindaco di Genova Marco Bucci. Sulla questione del trasferimento dei Depositi Chimici, siamo a buon punto. Abbiamo ricevuto l'ok dal punto di vista amministrativo per fare la Valutazione d'Impatto Ambientale, il progetto sta andando avanti ed è molto importante per Genova per fare in modo che in città non ci siano impianti a rischio. I Depositi Costieri' devono stare in porto ribadisce il Primo Cittadino. Che non dribbla la conseguente domanda sulle tante proteste che si sono sollevate da tempo intorno all'obiettivo di questo trasferimento e delle conseguenze dirette e indirette portate nell'area da questo trasloco: Il problema non sono le lamentele o gli scontenti, bensì il fatto che le cose devono essere fatte bene conferma Bucci In tutto il mondo, quella è la loro naturale collocazione. Siamo aperti a ricevere suggerimenti ma al momento, tra 13 diverse possibili collocazioni che abbiamo vagliato, quella scelta ci appare come la migliore in assoluto.



Sea Reporter

Genova, Voltri

Fagioli protagonista agli SC&RA Job of the Year Awards ed ESTA Awards 2023

L'azienda emiliana si è aggiudicata il primo posto nelle categorie "Hauling Job of the Year" agli SC&RA Job of the Year Awards e "Innovation" e "Safety" agli ESTA Awards. Importanti nuovi riconoscimenti internazionali ottenuti da Fagioli, tra i leader mondiali nell'ingegneria e grandi movimentazioni, per le soluzioni progettuali e ingegneristiche adottate nella realizzazione di progetti di trasporto e sollevamento. Il Gruppo, con headquarter a Sant'Ilario d'Enza, in provincia di Reggio Emilia, ha ottenuto tre primi posti nell'ambito delle edizioni 2023 degli "SC&RA Job of the Year Awards" ed "ESTA Awards", due tra le più prestigiose competizioni a livello mondiale dedicate al settore dei trasporti stradali e dei sollevamenti eccezionali. Nel dettaglio, la giuria degli "SC&RA Job of the Year Awards", assegnati da una delle più autorevoli associazioni di settore a livello mondiale con base negli Stati Uniti, ha incoronato l'azienda emiliana al primo posto nella categoria "Hauling Job of the Year" per l'installazione del ponte Siffredi (406 tonnellate) a Genova eseguita per conto dell'impresa Pizzarotti e dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**. Due primi posti sono stati conquistati da Fagioli

anche agli "ESTA Awards 2023" organizzati annualmente da ESTA, la principale associazione europea del settore e la più influente a livello mondiale. Nel dettaglio, Fagioli ha conquistato la vittoria nella categoria " Innovation " grazie alla BMM14000, un innovativo **sistema** di sollevamento per i ponti e i viadotti stradali e autostradali appositamente progettato e realizzato dal dipartimento di ingegneria interno di Fagioli e mai utilizzato prima a livello mondiale, impiegato per la movimentazione dell'impalcato del viadotto Po sull'autostrada A7 Milano - Genova. Il secondo successo è stato invece ottenuto nella categoria " Safety " per il trasporto via mare di due gru STS Harbour (1.650 tonnellate ciascuna) da Malta a Marsiglia, effettuato su strada con l'utilizzo di carrelli modulari (132 assi totali) e, una volta a bordo nave, con l'utilizzo di un innovativo **sistema** di sicurezza appositamente studiato e progettato dal dipartimento aziendale interno di ingegneria. I premi sono stati assegnati all'azienda emiliana da giurie autorevoli sulla base di specifici criteri, tra i quali la sicurezza, l'innovazione, l'ingegnosità e la pianificazione del lavoro effettuato, con cui sono state valutate le caratteristiche di progettazione ed esecuzione operativa finale degli interventi candidati. Con i recenti successi ottenuti, salgono complessivamente a 42 i primi posti conquistati da Fagioli nell'ambito delle ultime 18 edizioni delle due importanti competizioni internazionali, a dimostrazione delle grandi competenze degli oltre 500 dipendenti del Gruppo impegnati nelle numerose società operative in tutti i continenti. Fondata nel 1955 a Sant'Ilario d'Enza (Reggio Emilia), Fagioli S.p.A. è l'unica realtà su scala globale in grado di offrire al cliente un servizio completo a copertura



Sea Reporter

Genova, Voltri

dell'intera catena logistica, dal trasporto ai progetti di sollevamento. L'azienda è attiva principalmente nei settori oil & gas, civile, energia, cantieristica navale, nucleare, industria mineraria, e salvataggio. Dispone di una delle più grandi flotte di mezzi al mondo per eseguire qualsiasi tipo di trasporto e sollevamento eccezionale. Dal 2017 nel portafoglio del fondo di investimento QuattroR, Fagioli opera attraverso l'headquarter di S. Ilario d'Enza (Reggio Emilia) e gli hubs di Houston (Texas) e Singapore, contando 17 società operative in tutti i continenti e impiegando complessivamente oltre 500 dipendenti nel mondo.

Ship Mag

Genova, Voltri

Gnv cerca 300 marittimi da assumere: mercoledì 26 a Genova il recruiting day

Genova - Fa tappa a **Genova** il nuovo programma di recruiting day di Gnv, Grandi Navi Veloci, società del gruppo Msc. L'obiettivo è l'inserimento a bordo di 300 nuove figure in vista della prossima stagione estiva. Dopo le giornate a Napoli, Catania e Palermo, mercoledì 26 aprile toccherà a **Genova** l'open day dedicato alla conoscenza e selezione di nuovi candidati. I colloqui conoscitivi si terranno presso l'Holiday Inn Genoa City. Gnv è alla ricerca di professionalità con diversi gradi di esperienza e di anzianità: tra questi personale di macchina e di coperta come ottonai, operai e frigoristi ma anche personale di gestione dell'hotel come manager alberghieri e cuochi. L'azienda ricerca, inoltre, candidati che conoscano le lingue, in particolare la lingua araba, per impieghi presso gli uffici informazioni. "Ai candidati che vorranno presentarsi agli open day - spiegano in Gnv - sarà richiesto di portare con sé una copia del proprio CV aggiornato e, qualora avessero esperienze pregresse a bordo, del libretto di navigazione e della documentazione relativa ai corsi Sctw. Per quanto riguarda le figure in ambito alberghiero, la candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione". Il programma di recruiting di Gnv terminerà con gli incontri di Bari il 4 e 5 maggio.



Shipping Italy

Genova, Voltri

La chimichiera Greta K in arrivo rimorchiata al porto di Genova

A distanza di circa un mese dal sinistro occorso al largo delle coste del Portogallo per un incendio scoppiato in sala macchine, la nave cisterna Greta K di proprietà di san Giorio del Porto ma operata in qualità di disponent owner dalla società genovese K-Ships è salpata, trainata da un rimorchiatore, alla volta dell'Italia. In una nota l'azienda guidata dall'Ing. Francesco Russo ha fatto sapere che la nave è attesa al porto di Genova per alcune valutazioni sui danni subiti e le eventuali riparazioni da realizzare. Ricostruendo le ultime fasi che hanno visto coinvolta la nave prima della sua ripartenza dal Portogallo K-Ships spiega che il 28 marzo la nave era ormeggiata in sicurezza in una banchina presso lo scalo di Leixoes, il 4 aprile, dopo il campionamento del carico da parte dei ricevitori, il prodotto (gasolio e jet fuel) è stato dichiarato "conforme" e "senza alterazioni rispetto al prodotto caricato a Sines". Fino all'8 aprile, i soccorritori e l'equipaggio hanno svolto tutte le attività necessarie per preparare la nave allo scarico del prodotto, avvenuto appunto fra l'8 e la mattina del 10 aprile. Due giorni più tardi, il 12 aprile, il carico e le cisterne sono state pulite e liberate dal gas, mentre alla sera del 18 aprile le autorità portuali e l'amministrazione di bandiera hanno autorizzato la nave a salpare. Da quel momento è iniziato il viaggio al traino di un rimorchiatore oceanico coadiuvato da un altro rimorchiatore in assistenza che sono salpati da Leixoes la sera del 18 aprile. Nella sua nota K-Ships desidera "ringraziare ancora l'equipaggio, le autorità portuali di Leixoes e tutte le altre parti coinvolte per la stretta collaborazione che ha permesso di risolvere questo difficile problema e per la stretta collaborazione che ha permesso di portare a termine questa difficile sfida nel modo più sereno possibile".



Shipping Italy

La Spezia

Bunkeroil guarda al Nord Europa e scommette sui biocarburanti per il futuro

Bunkeroil, società con sede a Livorno, è una delle più importanti realtà attive sul mercato dello shipping in Italia operando come trader e fornitore fisico attraverso tre divisioni che si occupano di bunkeraggio, lubrificanti navali e agenzia marittima. In passato l'azienda operava anche piccole navi petroliere ma questa attività è terminata lo scorso anno con la cessione della piccola tanker Xenia. Il direttore di Bunkeroil, Marco Sardelli, in questa intervista a SHIPPING ITALY traccia un bilancio dell'attività aziendale attuale e rivolge uno sguardo a quella che si attende possa essere l'evoluzione del mercato dei carburanti navali. Un futuro dove l'azienda livornese è pronta a scommettere e investire sui nuovi biocarburanti. Sardelli intanto chiariamo di chi è e come è cresciuta Bunkeroil negli ultimi 40 anni? "La società è nata nel 1980 con due soci, dei quali ad oggi solo una famiglia è rimasta azionista (Alessandro Penco e il figlio Marco). Al momento è una family company ma in negli ultimi anni ha ingrandito progressivamente il proprio business. La mission è quella di crescere gradualmente concentrandosi sui volumi e sui clienti; l'attività è nata servendo Corsica Ferries e Moby nel porto di Livorno e ancora oggi queste due società sono i clienti principali anche su altri scali." Solo fornitore e trader ma con qualche bettolina? "Come fornitore fisico operiamo nel porto di Livorno attraverso una partnership con il gruppo D'Alesio, proprietario del deposito costiero e dei mezzi di bettolinaggio. Dal porto di Livorno raggiungiamo poi, sia tramite bettolina che autobotte, i limitrofi porti di La **Spezia** e Marina di Carrara. Siamo inoltre fornitori fisici sul porto di Piombino dove operiamo attraverso la nostra bettolina, la Navoil Prima. In passato avevano una piccola nave petrolchimica che poi è stata venduta anche se ancora oggi l'interesse a occuparsi del trasporto marittimo del prodotto c'è." Di che numeri si parla in termini di volumi? "In totale come fornitori fisici movimentiamo tipicamente circa 200-250mila tonnellate di prodotti l'anno. Per quanto riguarda l'attività di trader lavoriamo in tutta Europa, con la maggior parte dei volumi concentrati nel Mediterraneo, in particolare in Spagna, Francia e Italia. Per quanto riguarda i lubrificanti navali siamo rivenditori di diversi marchi, in particolare dal 2018 siamo stati nominati rivenditori ufficiali ExxonMobil per l'Italia." In termini di risultati finanziari quali sono i numeri di Bunkeroil? "Il volume d'affari dell'azienda è di circa 500 milioni di euro generato per l'85% dal bunker e per il 15% dai lubrificanti. Il fatturato è molto impattato dall'andamento del prezzo dei prodotti venduti." L'elevato prezzo del bunker come impatta sulla vostra attività? "Il prezzo alto del bunker ha un impatto diretto sulle garanzie e quindi rende più difficile vendere a soggetti armatoriali borderline finanziariamente. Per Bunkeroil l'attenzione è massima alla parte finanziaria del business. Anche per questo è importante consolidare i rapporti con i clienti sia dal punto di vista delle forniture che da quello finanziario."



Shipping Italy

La Spezia

" Come si inserisce l'attività di agenzia marittima e di spedizioniere? "Bunkeroil è anche agente marittimo (ad esempi per Corsica Ferries) e spedizioniere nel porto di Livorno, sono attività considerate complementari al business del bunker. Oltre a ciò l'azienda non è chiusa all'opportunità di valutare nuove attività." Si riferisce all'ingresso in altri porti italiani? "Il mercato portuale in Italia è abbastanza consolidato sulla fornitura fisica, per questo preferiamo concentrarci soprattutto sull'attività commerciale. Non si vedono in Italia particolari spazi per nuove attività di bettolinaggio. Siamo alla finestra per guardare a nuove attività ma non intendiamo scalzare i player presenti. Guardiamo semmai con interesse al Nord Europa dove potremmo sviluppare maggiormente il nostro business." Fra bunker low sulphur, Gnl, metanolo, ammoniaca, ecc. che considerazioni state facendo per il futuro? A proposito del Very Low Sulphur Fuel Oil (Vlsfo) guardiamo al futuro come fornitore fisico e come trader; per questo abbiamo una collaborazione consolidata con i depositi costieri di D'Alesio. Il Gnl non riteniamo che sia un carburante che nei prossimi 5/10 anni possa rappresentare il futuro nel porto di Livorno. Ci lascia perplessi in particolare il fatto che nei prossimi anni non esista, se non in minima parte, un ampio numero di navi che utilizzi il gas naturale liquefatto. Il Gnl richiede una preparazione particolare ed è molto complicato anche dal punto di vista logistico; ad esempio non si possono organizzare forniture 'last minute' per un armatore, serve ampia programmazione. Quindi punterete sulle altre soluzioni? "Metanolo e ammoniaca sono in effetti carburanti più interessanti in prospettiva perché la loro gestione è più simile ai carburanti attuali (dove esistono i depositi e quindi la consegna del prodotto si può organizzare più facilmente). Serve però avere depositi, prodotto, bettoline idonee a trasportarli, ecc. Stesso discorso vale per l'idrogeno."

Agenparl

Ravenna

Comunicato Regione: Migranti. Attesa domani al porto di Ravenna la nave Humanity 1 con 69 persone a bordo, soccorse il 20 aprile scorso nelle acque internazionali al largo della Libia. Il gruppo più numeroso dal Sudan. Taruffi: "Macchina organizzativa subito riattivata, ancora una volta l'Emilia-Romagna pronta a fare la sua parte per chi fugge da guerre e povertà, ma il Governo definisca finalmente un piano e lo condivida coi territori"

(AGENPARL) - lun 24 aprile 2023 [Regione Emilia-Romagna] Giunta Regionale - Agenzia di informazione e comunicazione N. 400/2023 Data 24/04/2023 All'attenzione dei Capi redattori Migranti. Attesa domani al porto di Ravenna la nave Humanity 1 con 69 persone a bordo, soccorse il 20 aprile scorso nelle acque internazionali al largo della Libia. Il gruppo più numeroso dal Sudan. Taruffi: "Macchina organizzativa subito riattivata, ancora una volta l'Emilia-Romagna pronta a fare la sua parte per chi fugge da guerre e povertà, ma il Governo definisca finalmente un piano e lo condivida coi territori" L'assessore al Welfare, in contatto col presidente Bonaccini, nel pomeriggio a Ravenna. Tra le persone che sbarcheranno, 20 minorenni non accompagnati e 49 adulti tra i 18 e i 40 anni. Sarà il terzo sbarco in regione dopo quelli del 31 dicembre 2022 e dello scorso 18 febbraio Bologna- Nuovo attracco al porto di Ravenna di una nave che ha soccorso migranti in mare. È attesa infatti domani 25 aprile la Humanity 1 della Ong SOS Humanity con a bordo 69 persone, di cui 20 minorenni non accompagnati, in maggioranza sedicenni. Si tratta del terzo arrivo dopo i due precedenti, in entrambi i casi della Ocean Viking: il 31 dicembre scorso, con 113 migranti di cui 34 minori, e il successivo 18 febbraio, in cui arrivarono 84 persone (58 minori). L'assessore regionale al Welfare, Igor Taruffi, in costante contatto col presidente Stefano Bonaccini, nel tardo pomeriggio sarà a Ravenna per una verifica della macchina organizzativa, coordinata dalla Prefettura e con la partecipazione dell'intero sistema regionale: Protezione civile, medici e sanitari dell'Ausl, Guardia costiera, Forze di polizia, Vigili del fuoco, Polizia locale, volontari, Caritas. "Ancora una volta- sottolinea l'assessore Taruffi-, l'Emilia-Romagna fa la sua parte per persone che fuggono dalla povertà e da situazioni drammatiche, spesso di guerra, confermando la sua vocazione di solidarietà e accoglienza. E ancora una volta intende farlo nel migliore dei modi, contribuendo a presente e a un futuro migliori anche per tanti minori non accompagnati. Di nuovo, però, registriamo l'assegnazione di un porto di sbarco lontano giorni e giorni di navigazione dal punto di salvataggio, e l'assenza di un piano di gestione sia degli sbarchi sia dell'accoglienza da parte del Governo. Ribadiamo di essere pronti a fare la nostra parte e a confrontarci con l'Esecutivo, che deve però uscire da una logica solo emergenziale, senza alcuna programmazione, con i Comuni e i territori spesso lasciati soli". Come comunicato dalla Prefettura di Ravenna, i 20 minori stranieri non accompagnati resteranno temporaneamente a Ravenna, insieme alle persone che potrebbero aver bisogno di ricovero in ospedale. Dei restanti 49 migranti adulti, quasi tutti uomini (c'è una sola donna), 12 saranno accolti a Bologna, 10 a Modena, 6 a Reggio Emilia, 5 a Forlì-Cesena e altrettanti a Parma, 4 a Ferrara, 4 a Rimini e 3 a Piacenza. Le condizioni di salute verranno attentamente

Immagine
non disponibile

Agenparl

Ravenna

valutate al momento dello sbarco, anche se a bordo viene effettuata una prima visita e si verificherà se ci sono casi di infezione da Covid-19 o persone affette da altre patologie. Quanto alla provenienza dei 69 migranti, il gruppo più numeroso è costituito da 30 sudanesi, probabilmente in fuga dal conflitto esploso il 15 aprile nella capitale Khartoum fra l'esercito regolare e il gruppo paramilitare delle Rapid support forces; gli altri migranti provengono da Nigeria, Eritrea, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Mali, Niger, Senegal, Sud Sudan e Togo. Tiziana Gardini Tutti i comunicati sono online su <https://notizie.regione.emilia-romagna.it>.

Sbarco dei migranti, Ravenna ospiterà tutti i minori non accompagnati: adulti suddivisi tra le altre province

I 49 adulti della Humanity 1 saranno ospitati nelle altre province emiliano-romagnolo: **Ravenna** si occuperà dei minori non accompagnati. È atteso per la mattina di martedì l'arrivo della nave dell'Ong "SOS Humanity", con 69 migranti a bordo, al **porto** di **Ravenna**. La nave dovrebbe raggiungere il terminal crociere di **Porto** Corsini attorno alle 8 di mattina. Nel frattempo è stata rivista la suddivisione dei migranti fra le province dell'Emilia Romagna. **Ravenna** ospiterà, come già noto, i 20 minori non accompagnati salvati dalla Humanity, mentre gli adulti andranno nelle altre province. Questo lo schema deciso dalla Prefettura per i 49 adulti: 12 a Bologna, 4 a Ferrara, 5 a Forlì-Cesena, 10 a Modena, 5 a Parma, 3 a Piacenza, 6 a Reggio Emilia, 4 a Rimini. Come spiegato dalla Prefettura, **Ravenna** sarebbe stata lasciata a quota 0 "perché prenderà tutti i minori stranieri non accompagnati e perché potrebbe dover allocare persone a seguito di ricoveri ospedalieri".



Ravenna Today

Ravenna

Una biblioteca per i documenti storici di Marina e Porto Corsini, Ancisi (LpRa): "Si salvi il nostro passato"

Il consigliere di Lista per Ravenna rilancia la richiesta del Comitato per la salvaguardia della Fabbrica Vecchia e del Marchesato "di spazi da utilizzare come archivio e biblioteca di documenti storici" Uno spazio per salvaguardare la nostra storia. Il consigliere di Lista per Ravenna, Alvaro Ancisi, rilancia attraverso un'interrogazione rivolta al sindaco di Ravenna la richiesta presentata dal Comitato per la salvaguardia della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, congiuntamente alla Proloco di Marina di Ravenna, per uno spazio "da utilizzare come archivio e biblioteca di documenti storici di interesse locale". Nato nel 1997, il Comitato ha lo scopo primario di salvare e recuperare gli ultimi ed unici edifici testimoni delle difficili origini della località e del moderno Porto di Ravenna, avendo tra gli altri scopi statutari anche la raccolta e la conservazione di documenti storici di interesse locale. "La necessità di non disperdere la ricca e preziosa documentazione riguardante Porto Corsini/Marina di Ravenna (mappe, foto, immagini, libri, fotocopie, file, ecc.), attualmente in possesso del Comitato, richiede la sua raccolta in un unico archivio, che rimanga integro in perpetuo nella località - spiega Ancisi -

Il materiale storico di proprietà del Comitato è ora custodito presso la casa privata del presidente Giancarlo Bazzoni, ma lì non può rimanere a lungo, soprattutto perché non ne consente l'utilizzo al pubblico. Alcuni ricercatori e collezionisti locali sarebbero disponibili a donare e conferire il materiale storico della località in loro possesso, però a condizione che sia mantenuto nel suo insieme, protetto da qualsiasi insidia di spartizione o suddivisione e messo a disposizione di tutti per consultazione, studio, ricerca o interesse". "In base all'Accordo di Programma stipulato il 3 settembre 2003 tra l'Autorità di Sistema Portuale locale e il Comune, il complesso storico-monumentale della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, è stato totalmente ceduto in proprietà dapprima al Comune e successivamente da questo all'Autorità Portuale, la quale si è impegnata al suo completo recupero e alla destinazione finale, secondo l'Accordo di Programma stipulato il 21 ottobre 2020 tra la stessa e il Ministero dell'Interno, dipartimento dei Vigili del Fuoco - prosegue il consigliere di LpRa - Secondo entrambi gli accordi, 'al Comune di Ravenna saranno concessi in uso gratuito per 99 anni, all'interno del complesso immobiliare ristrutturato, spazi proporzionali al valore dell'immobile del terreno conferito. Tali spazi potranno ospitare uffici comunali, attività museali e attività associative". "In alternativa alle possibilità offerte in futuro da tali accordi, la richiesta specifica attuale rivolta dal Comitato al sindaco è la messa a disposizione di un locale presso il palazzo di Marina di Ravenna situato in Largo Magnavacchi Walter n. 5, sede decentrata del Comune di Ravenna e del Consiglio territoriale del Mare, da utilizzare quale archivio e biblioteca del proprio materiale storico, affinché la sua consistenza possa anche essere incrementata e, di conseguenza,



Ravenna Today

Ravenna

possa essere fruibile al pubblico sotto sorveglianza di un incaricato, che potrebbe essere, almeno una volta alla settimana, un addetto appartenente allo staff della Biblioteca Ottolenghi alloggiata nello stesso stabile. L'archivio dei documenti, una volta completato, potrebbe confluire in ScopriRete, rete bibliotecaria della Romagna e di San Marino - conclude Ancisi, che chiede al sindaco - se e come intende esprimere accoglimento alla suddetta richiesta del Comitato per la salvaguardia della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, sostenuta dalla Proloco di Marina di Ravenna".

Sbarco dei migranti, la Regione: "L'Emilia Romagna conferma la sua vocazione di solidarietà e accoglienza"

L'assessore regionale Taruffi: "Di nuovo registriamo l'assegnazione di un porto di sbarco lontano giorni e giorni di navigazione dal punto di salvataggio, e l'assenza di un piano di gestione sia degli sbarchi sia dell'accoglienza da parte del Governo" Nuovo attracco al porto di Ravenna di una nave che ha soccorso migranti in mare. È attesa martedì 25 aprile la Humanity 1 della Ong SOS Humanity con a bordo 69 persone, di cui 20 minorenni non accompagnati, in maggioranza sedicenni. Si tratta del terzo arrivo dopo i due precedenti, in entrambi i casi della Ocean Viking: il 31 dicembre scorso, con 113 migranti di cui 34 minori, e il successivo 18 febbraio, in cui arrivarono 84 persone (58 minori). L'assessore regionale al Welfare, Igor Taruffi, in costante contatto col presidente Stefano Bonaccini, nel tardo pomeriggio sarà a Ravenna per una verifica della macchina organizzativa, coordinata dalla Prefettura e con la partecipazione dell'intero sistema regionale: Protezione civile, medici e sanitari dell'Ausl, Guardia costiera, Forze di polizia, Vigili del fuoco, Polizia locale, volontari, Caritas. "Ancora una volta- sottolinea l'assessore Taruffi-, l'Emilia-Romagna fa la sua parte per persone che fuggono dalla povertà e da situazioni drammatiche, spesso di guerra, confermando la sua vocazione di solidarietà e accoglienza. E ancora una volta intende farlo nel migliore dei modi, contribuendo a presente e a un futuro migliori anche per tanti minori non accompagnati. Di nuovo, però, registriamo l'assegnazione di un porto di sbarco lontano giorni e giorni di navigazione dal punto di salvataggio, e l'assenza di un piano di gestione sia degli sbarchi sia dell'accoglienza da parte del Governo. Ribadiamo di essere pronti a fare la nostra parte e a confrontarci con l'Esecutivo, che deve però uscire da una logica solo emergenziale, senza alcuna programmazione, con i Comuni e i territori spesso lasciati soli". Come comunicato dalla Prefettura di Ravenna, i 20 minori stranieri non accompagnati resteranno temporaneamente a Ravenna, insieme alle persone che potrebbero aver bisogno di ricovero in ospedale. Dei restanti 49 migranti adulti, quasi tutti uomini (c'è una sola donna), 12 saranno accolti a Bologna, 10 a Modena, 6 a Reggio Emilia, 5 a Forlì-Cesena e altrettanti a Parma, 4 a Ferrara, 4 a Rimini e 3 a Piacenza. Le condizioni di salute verranno attentamente valutate al momento dello sbarco, anche se a bordo viene effettuata una prima visita e si verificherà se ci sono casi di infezione da Covid-19 o persone affette da altre patologie. Quanto alla provenienza dei 69 migranti, il gruppo più numeroso è costituito da 30 sudanesi, probabilmente in fuga dal conflitto esploso il 15 aprile nella capitale Khartoum fra l'esercito regolare e il gruppo paramilitare delle Rapid support forces; gli altri migranti provengono da Nigeria, Eritrea, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Mali, Niger, Senegal, Sud Sudan e Togo.



L'assessore regionale Taruffi: "Di nuovo registriamo l'assegnazione di un porto di sbarco lontano giorni e giorni di navigazione dal punto di salvataggio, e l'assenza di un piano di gestione sia degli sbarchi sia dell'accoglienza da parte del Governo". Nuovo attracco al porto di Ravenna di una nave che ha soccorso migranti in mare. È attesa martedì 25 aprile la Humanity 1 della Ong SOS Humanity con a bordo 69 persone, di cui 20 minorenni non accompagnati, in maggioranza sedicenni. Si tratta del terzo arrivo dopo i due precedenti, in entrambi i casi della Ocean Viking: il 31 dicembre scorso, con 113 migranti di cui 34 minori, e il successivo 18 febbraio, in cui arrivarono 84 persone (58 minori). L'assessore regionale al Welfare, Igor Taruffi, in costante contatto col presidente Stefano Bonaccini, nel tardo pomeriggio sarà a Ravenna per una verifica della macchina organizzativa, coordinata dalla Prefettura e con la partecipazione dell'intero sistema regionale: Protezione civile, medici e sanitari dell'Ausl, Guardia costiera, Forze di polizia, Vigili del fuoco, Polizia locale, volontari, Caritas. "Ancora una volta- sottolinea l'assessore Taruffi-, l'Emilia-Romagna fa la sua parte per persone che fuggono dalla povertà e da situazioni drammatiche, spesso di guerra, confermando la sua vocazione di solidarietà e accoglienza. E ancora una volta intende farlo nel migliore dei modi, contribuendo a presente e a un futuro migliori anche per tanti minori non accompagnati. Di nuovo, però, registriamo l'assegnazione di un porto di sbarco lontano giorni e giorni di navigazione dal punto di salvataggio, e l'assenza di un piano di gestione sia degli sbarchi sia dell'accoglienza da parte del Governo. Ribadiamo di essere pronti a fare

Un archivio e biblioteca di documenti storici per Marina di Ravenna. Ancisi (LpRa): "Il Comune metta a disposizione un locale in Largo Magnavacchi Walter"

Spazi da utilizzare come archivio e biblioteca di documenti storici di interesse locale di Marina di Ravenna. E' il tema al centro dell'Interrogazione question time rivolta al Sindaco di Ravenna, da parte di Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna - Polo civico popolare, riprendendo la richiesta da parte del Comitato per la salvaguardia della Fabbrica Vecchia e del Marchesato e della Proloco di Marina di Ravenna, presentata a fine estate 2022. Ancisi spiega che il Comitato, avente sede legale press l'Area territoriale del Mare, ha lo scopo primario di salvare e recuperare gli ultimi ed unici edifici testimoni delle difficili origini della località e del moderno Porto di Ravenna, avendo tra gli altri scopi statutari anche la raccolta e la conservazione di documenti storici di interesse locale. "La necessità di non disperdere la ricca e preziosa documentazione riguardante Porto Corsini/Marina di Ravenna (mappe, foto, immagini, libri, fotocopie, file, ecc.), attualmente in possesso del Comitato, richiede la sua raccolta in un unico archivio, che rimanga integro in perpetuo nella località. Il materiale storico di proprietà del Comitato è ora custodito presso la casa privata del presidente Giancarlo Bazzoni, ma lì non può

rimanere a lungo, soprattutto perché non ne consente l'utilizzo al pubblico. Alcuni ricercatori e collezionisti locali sarebbero disponibili a donare e conferire il materiale storico della località in loro possesso, però a condizione che sia mantenuto nel suo insieme, protetto da qualsiasi insidia di spartizione o suddivisione e messo a disposizione di tutti per consultazione, studio, ricerca o interesse". "In base all'Accordo di Programma stipulato il 3 settembre 2003 tra l'Autorità di Sistema Portuale locale e il Comune, il complesso storico-monumentale della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, è stato totalmente ceduto in proprietà dapprima al Comune e successivamente da questo all'Autorità Portuale, la quale si è impegnata al suo completo recupero e alla destinazione finale, secondo l'Accordo di Programma stipulato il 21 ottobre 2020 tra la stessa e il Ministero dell'Interno, dipartimento dei Vigili del Fuoco. Secondo entrambi gli accordi, "al Comune di Ravenna saranno concessi in uso gratuito per 99 anni, all'interno del complesso immobiliare ristrutturato, spazi proporzionali al valore dell'immobile del terreno conferito. Tali spazi potranno ospitare uffici comunali, attività museali e attività associative" prosegue Ancisi. Il capogruppo spiega che "in alternativa alle possibilità offerte in futuro da tali accordi, la richiesta specifica attuale rivolta dal Comitato al sindaco è la messa a disposizione di un locale presso il palazzo di Marina di Ravenna situato in Largo Magnavacchi Walter n. 5, sede decentrata del Comune di Ravenna e del Consiglio territoriale del Mare, da utilizzare quale archivio e biblioteca del proprio materiale storico, affinché la sua consistenza possa anche essere incrementata e, di conseguenza, possa essere fruibile al pubblico sotto sorveglianza di un incaricato, che potrebbe essere, almeno



una volta alla settimana, un addetto appartenente allo staff della Biblioteca Ottolenghi alloggiata nello stesso stabile. L'archivio dei documenti, una volta completato, potrebbe confluire in ScopriRete, rete bibliotecaria della Romagna e di San Marino". "È dunque nel convincimento che la nostra comunità locale debba farsi carico della salvaguardia e della cura della propria storia", che Ansici chiede al sindaco "se e come intende esprimere accoglimento alla suddetta richiesta del Comitato per la salvaguardia della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, sostenuta dalla Proloco di Marina di Ravenna".

Ravenna. Iniziati i preparativi per l'accoglienza della Humanity 1: dei 69 migranti 30 sono sudanesi, probabilmente in fuga dal conflitto

foto Nuovo attracco al porto di Ravenna di una nave che ha soccorso migranti in mare. È attesa infatti domani, 25 aprile, la Humanity 1 della Ong SOS Humanity con a bordo 69 persone, di cui 20 minorenni non accompagnati, in maggioranza sedicenni. Si tratta del terzo arrivo dopo i due precedenti, in entrambi i casi della Ocean Viking: il 31 dicembre scorso, con 113 migranti di cui 34 minori, e il successivo 18 febbraio, in cui arrivarono 84 persone (58 minori). Foto 3 di 3 Humanity1_Porto di Ravenna_1 Humanity1_Porto di Ravenna_2 Humanity1_Porto di Ravenna_3 L'assessore regionale al Welfare, Igor Taruffi, in costante contatto col presidente Stefano Bonaccini, nel tardo pomeriggio sarà a Ravenna per una verifica della macchina organizzativa, coordinata dalla Prefettura e con la partecipazione dell'intero sistema regionale: Protezione civile, medici e sanitari dell'Ausl, Guardia costiera, Forze di polizia, Vigili del fuoco, Polizia locale, volontari, Caritas. "Ancora una volta sottolinea l'assessore Taruffi-, l'Emilia-Romagna fa la sua parte per persone che fuggono dalla povertà e da situazioni drammatiche, spesso di guerra, confermando la sua vocazione di solidarietà e accoglienza. E ancora una volta intende farlo nel migliore dei modi, contribuendo a presente e a un futuro migliori anche per tanti minori non accompagnati. Di nuovo, però, registriamo l'assegnazione di un porto di sbarco lontano giorni e giorni di navigazione dal punto di salvataggio, e l'assenza di un piano di gestione sia degli sbarchi sia dell'accoglienza da parte del Governo. Ribadiamo di essere pronti a fare la nostra parte e a confrontarci con l'Esecutivo, che deve però uscire da una logica solo emergenziale, senza alcuna programmazione, con i Comuni e i territori spesso lasciati soli". Come comunicato dalla Prefettura di Ravenna, i 20 minori stranieri non accompagnati resteranno temporaneamente a Ravenna, insieme alle persone che potrebbero aver bisogno di ricovero in ospedale. Dei restanti 49 migranti adulti, quasi tutti uomini (c'è una sola donna), 12 saranno accolti a Bologna, 10 a Modena, 6 a Reggio Emilia, 5 a Forlì-Cesena e altrettanti a Parma, 4 a Ferrara, 4 a Rimini e 3 a Piacenza. Le condizioni di salute verranno attentamente valutate al momento dello sbarco, anche se a bordo viene effettuata una prima visita e si verificherà se ci sono casi di infezione da Covid-19 o persone affette da altre patologie. Quanto alla provenienza dei 69 migranti, il gruppo più numeroso è costituito da 30 sudanesi, probabilmente in fuga dal conflitto esploso il 15 aprile nella capitale Khartoum fra l'esercito regolare e il gruppo paramilitare delle Rapid support forces; gli altri migranti provengono da Nigeria, Eritrea, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Mali, Niger, Senegal, Sud Sudan e Togo.



04/24/2023 18:34

foto Nuovo attracco al porto di Ravenna di una nave che ha soccorso migranti in mare. È attesa infatti domani, 25 aprile, la Humanity 1 della Ong SOS Humanity con a bordo 69 persone, di cui 20 minorenni non accompagnati, in maggioranza sedicenni. Si tratta del terzo arrivo dopo i due precedenti, in entrambi i casi della Ocean Viking: il 31 dicembre scorso, con 113 migranti di cui 34 minori, e il successivo 18 febbraio, in cui arrivarono 84 persone (58 minori). Foto 3 di 3 Humanity1_Porto di Ravenna_1 Humanity1_Porto di Ravenna_2 Humanity1_Porto di Ravenna_3 L'assessore regionale al Welfare, Igor Taruffi, in costante contatto col presidente Stefano Bonaccini, nel tardo pomeriggio sarà a Ravenna per una verifica della macchina organizzativa, coordinata dalla Prefettura e con la partecipazione dell'intero sistema regionale: Protezione civile, medici e sanitari dell'Ausl, Guardia costiera, Forze di polizia, Vigili del fuoco, Polizia locale, volontari, Caritas. "Ancora una volta sottolinea l'assessore Taruffi-, l'Emilia-Romagna fa la sua parte per persone che fuggono dalla povertà e da situazioni drammatiche, spesso di guerra, confermando la sua vocazione di solidarietà e accoglienza. E ancora una volta intende farlo nel migliore dei modi, contribuendo a presente e a un futuro migliori anche per tanti minori non accompagnati. Di nuovo, però, registriamo l'assegnazione di un porto di sbarco lontano giorni e giorni di navigazione dal punto di salvataggio, e l'assenza di un piano di gestione sia degli sbarchi sia dell'accoglienza da parte del Governo. Ribadiamo di essere pronti a fare la nostra parte e a confrontarci con l'Esecutivo, che deve però uscire da una logica solo emergenziale, senza alcuna programmazione, con i Comuni e i territori spesso lasciati soli". Come comunicato dalla Prefettura di Ravenna, i 20 minori stranieri non accompagnati resteranno temporaneamente a Ravenna, insieme alle persone che potrebbero aver bisogno di ricovero in ospedale. Dei restanti 49 migranti adulti, quasi tutti uomini (c'è una sola donna), 12 saranno accolti a Bologna, 10 a Modena, 6 a Reggio Emilia, 5 a Forlì-Cesena e altrettanti a Parma, 4 a Ferrara, 4 a Rimini e 3 a Piacenza. Le condizioni di salute verranno attentamente valutate al momento dello sbarco, anche se a bordo viene effettuata una prima visita e si verificherà se ci sono casi di infezione da Covid-19 o persone affette da altre patologie. Quanto alla provenienza dei 69 migranti, il gruppo più numeroso è costituito da 30 sudanesi, probabilmente in fuga dal conflitto esploso il 15 aprile nella capitale Khartoum fra l'esercito regolare e il gruppo paramilitare delle Rapid support forces; gli altri migranti provengono da Nigeria, Eritrea, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Mali, Niger, Senegal, Sud Sudan e Togo.

Un archivio-biblioteca per la storia di Marina di Ravenna, Ancisi (LpRa) interroga il sindaco

Il 30 agosto 2022 il Comitato per la salvaguardia della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, congiuntamente alla Proloco di Marina di Ravenna, rivolse al sindaco una "richiesta di spazi da utilizzare come archivio e biblioteca di documenti storici di interesse locale" IL COMITATO - Nato nel 1997, il Comitato, avente sede legale press l'Area territoriale del Mare, ha lo scopo primario di salvare e recuperare gli ultimi ed unici edifici testimoni delle difficili origini della località e del moderno Porto di Ravenna, avendo tra gli altri scopi statutari anche la raccolta e la conservazione di documenti storici di interesse locale. La necessità di non disperdere la ricca e preziosa documentazione riguardante Porto Corsini/Marina di Ravenna (mappe, foto, immagini, libri, fotocopie, file, ecc.), attualmente in possesso del Comitato, richiede la sua raccolta in un unico archivio, che rimanga integro in perpetuo nella località. Il materiale storico di proprietà del Comitato è ora custodito presso la casa privata del presidente Giancarlo Bazzoni, ma lì non può rimanere a lungo, soprattutto perché non ne consente l'utilizzo al pubblico. Alcuni ricercatori e collezionisti locali sarebbero disponibili a donare e conferire il materiale

storico della località in loro possesso, però a condizione che sia mantenuto nel suo insieme, protetto da qualsiasi insidia di spartizione o suddivisione e messo a disposizione di tutti per consultazione, studio, ricerca o interesse. - In base all'Accordo di Programma stipulato il 3 settembre 2003 tra l'Autorità di Sistema Portuale locale e il Comune, il complesso storico-monumentale della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, è stato totalmente ceduto in proprietà dapprima al Comune e successivamente da questo all'Autorità Portuale, la quale si è impegnata al suo completo recupero e alla destinazione finale, secondo l'Accordo di Programma stipulato il 21 ottobre 2020 tra la stessa e il Ministero dell'Interno, dipartimento dei Vigili del Fuoco. Secondo entrambi gli accordi, " al Comune di Ravenna saranno concessi in uso gratuito per 99 anni, all'interno del complesso immobiliare ristrutturato, spazi proporzionali al valore dell'immobile del terreno conferito. Tali spazi potranno ospitare uffici comunali, attività museali e attività associative ". LA RICHIESTA - In alternativa alle possibilità offerte in futuro da tali accordi, la richiesta specifica attuale rivolta dal Comitato al sindaco è la messa a disposizione di un locale presso il palazzo di Marina di Ravenna situato in Largo Magnavacchi Walter n. 5, sede decentrata del Comune di Ravenna e del Consiglio territoriale del Mare, da utilizzare quale archivio e biblioteca del proprio materiale storico , affinché la sua consistenza possa anche essere incrementata e, di conseguenza, possa essere fruibile al pubblico sotto sorveglianza di un incaricato, che potrebbe essere, almeno una volta alla settimana, un addetto appartenente allo staff della Biblioteca Ottolenghi alloggiata nello stesso stabile. L'archivio dei documenti, una volta



completato, potrebbe confluire in ScopriRete, rete bibliotecaria della Romagna e di San Marino. È dunque nel convincimento che la nostra comunità locale debba farsi carico della salvaguardia e della cura della propria storia, che chiedo al sindaco se e come intende esprimere accoglimento alla suddetta richiesta del Comitato per la salvaguardia della Fabbrica Vecchia e del Marchesato, sostenuta dalla Proloco di Marina di Ravenna.".

Settesere

Ravenna

Cantieri hub portuale, a Ravenna i fondali tornano a -11,5 metri di profondità

L'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Centro-Settentrionale ha ultimato i lavori necessari per ripristinare i fondali nella quasi totalità del bacino portuale a -11,50 metri di profondità. La Capitaneria di Porto ha potuto quindi emettere la relativa Ordinanza che consente la navigazione a navi con pescaggio effettivo di -10,50 metri. "Si tratta di un risultato importante ottenuto con un lavoro difficile che ha impegnato a lungo i tecnici dell'Autorità Portuale ma ci ha consentito finalmente di restituire al porto la piena operatività in attesa dei prossimi ben più significativi traguardi a -12,50, in una prima fase e subito dopo a -14,50 metri di profondità, che risolverà definitivamente qualsiasi problema di operatività del porto" ha dichiarato **Daniele Rossi**, presidente dell'Autorità Portuale di Ravenna. "Con l'emanazione dell'Ordinanza della Capitaneria di porto, che modifica il regolamento ormeggi e stabilisce nuovi pescaggi all'interno del canale portuale di Ravenna e nelle aree di ormeggio delle navi presso i terminal a -10.50 metri - ha spiegato il direttore marittimo dell'Emilia-Romagna e Comandante del Compartimento Marittimo di Ravenna, Capitano di Vascello (CP) Francesco Cimmino - si compie il primo e significativo passo in avanti per aumentare progressivamente la capacità competitiva dello scalo marittimo, prefigurando le condizioni per raggiungere gli obiettivi di piena operatività, grazie alla piena sinergia fra Autorità Marittima e Autorità di Sistema Portuale, impegnate a pieno ritmo in questo ambizioso programma".



Agenparl

Livorno

Conferenza stampa Il Consorzio CNIT entra a fare parte del Centro dell'Innovazione delle Tecnologie del Mare di Dogana d'Acqua Mercoledì 26 aprile alle ore 10,45 c/o edificio serigrafato di Dogana D'Acqua, via della Cinta Esterna

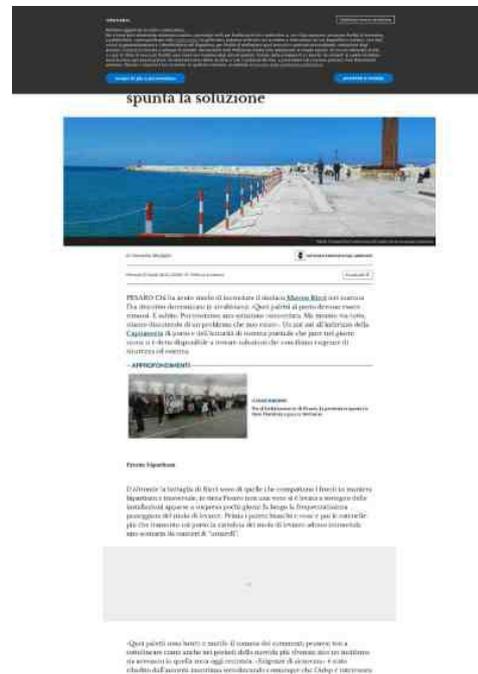
(AGENPARL) - Lun 24 aprile 2023 Conferenza stampa Il Consorzio CNIT entra a fare parte del Centro dell'Innovazione delle Tecnologie del Mare di Dogana d'Acqua Mercoledì 26 aprile alle ore 10,45 c/o edificio serigrafato di Dogana D'Acqua, via della Cinta Esterna **Livorno**, 24 aprile 2023 - Mercoledì 26 aprile alle ore 10,45 nell'edificio serigrafato di Dogana D'Acqua, via della Cinta Esterna, avrà luogo la presentazione dell'ingresso del Consorzio CNIT (Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni) all'interno del Centro dell'Innovazione delle Tecnologie del Mare. Il CNIT è un consorzio senza scopo di lucro costituito nel 1995 che riunisce 41 università pubbliche italiane a cui si uniscono 8 unità di ricerca presso il CNR per svolgere attività di ricerca, innovazione e istruzione / formazione nel campo delle Tecnologie dell'Informazione e della Comunicazione (ICT) Interverranno alla presentazione il sindaco Luca Salvetti, l'assessora al **Porto** e all'Innovazione Barbara Bonciani, Paolo Pagano direttore del Laboratorio CNIT del **Porto** di **Livorno**.



Paletti, il sindaco Ricci vuole rimuoverli subito. Ma forse spunta la soluzione

di Simonetta Marfoglia Martedì 25 Aprile 2023, 03:00 3 Minuti di Lettura

PESARO Chi ha avuto modo di incrociare il sindaco Matteo Ricci ieri mattina l'ha descritto determinato (e arrabbiato): «Quei paletti al porto devono essere rimossi. E subito. Poi troviamo una soluzione concordata. Ma intanto via tutto, stiamo discutendo di un problema che non esiste». Un aut aut all'indirizzo della Capitaneria di porto e dell'**Autorità di sistema portuale** che pure nei giorni scorsi si è detta disponibile a trovare soluzioni che conciliano esigenze di sicurezza ed estetica. Fronte bipartisan D'altronde la battaglia di Ricci sono di quelle che compattano i fronti in maniera bipartisan e trasversale, in tutta Pesaro non una voce si è levata a sostegno delle installazioni apparse a sorpresa pochi giorni fa lungo la frequentatissima passeggiata del molo di levante. Prima i paletti bianchi e rossi e poi le catenelle: più che tramonto sul porto la cartolina del molo di levante adesso immortalava uno scenario da cantieri & "umarell". «Quei paletti sono brutti e inutili» il summa dei commenti pesaresi tesi a sottolineare come anche nei periodi della movida più sfrenata non un incidente sia avvenuto in quella zona oggi recintata. «Esigenze di sicurezza» è stato ribadito dall'**autorità** marittima sottolineando comunque che l'Adsp è interessata «a concordare la predisposizione di adeguamenti più idonei anche sotto il profilo estetico, condivisi con il Comune». Da qui la ricerca di soluzioni: un working in progress che sta infilando a distanza ravvicinata una serie di incontri, l'ultimo giusto ieri mattina tra il sindaco Matteo Ricci, la comandante della Capitaneria di porto Claudia Di Lucca e il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Vincenzo Garofalo che nel frattempo ha preso tempo predisponendo una prossima riunione tecnica per vagliare le proposte alternative emerse. Trovare dunque una soluzione che accontenti tutti avendo come faro il classico detto "salvare capra e cavoli": un'idea potrebbe essere quella di evidenziare lungo il perimetro esterno della passeggiata un percorso pedonale realizzato con il **sistema Loges**, acronimo di Linea di Orientamento Guida e Sicurezza. In sostanza il **sistema Loges** è costituito da superfici dotate di rilievi appositamente creati per essere percepiti sotto i piedi e nasce per consentire a ciechi e ipovedenti l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo. Il Comune di Pesaro ne ha realizzati diversi di questi tracciati tattili, per esempio fuori dalla stazione del treno da anni un percorso giallo facilita l'orientamento per i non vedenti, lo stesso si ritrova in viale della Repubblica. «Se la motivazione dei paletti è poter evitare a soggetti con disabilità situazioni di rischio - chiosa l'assessore all'Operatività Enzo Belloni - le soluzioni alternative si possono trovare. Ci sono segnaletiche orizzontali ad hoc che si possono leggere con bastoni guida ma anche attraverso il senso tattile dei piedi. L'importante è buttare via



quei paletti, su questo siamo tutti d'accordo». Vade retro paletti: neanche fossero di frassino per scacciare Vlad Tapes e i suoi aka. «Il sindaco ha ribadito di togliere tutto e io condivido - argomenta il consigliere regionale dem Andrea Biancani - Domenica sono andato a rivedere i paletti e sono più che mai convinto di quello che dico: vanno rimossi e non sostituiti. Se proprio dobbiamo parlare di sicurezza allora dico che occorrono maggiori controlli nella strada tra i due porti dove da mesi ci sono vere e proprie gare di moto e auto a 100 all'ora. I cartelli sono stati messi ma se ogni tanto ci fosse una pattuglia della Capitaneria non sarebbe male». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Triplice ordine da Fincantieri a Somec

La trevigiana Somec, specializzata nell'ingegnerizzazione, produzione e messa in opera di progetti complessi chiavi in mano nell'ingegneria civile e navale, ha reso noto di aver "ottenuto da Fincantieri commesse per complessivi 13,7 milioni di euro a beneficio della propria divisione Sistemi e prodotti di cucine professionali". Secondo quanto reso noto "gli accordi riguardano la controllata Oxin Srl, specializzata in progettazione, produzione, installazione e manutenzione di sistemi di cucine di bordo su navi passeggeri e grandi yacht da diporto, e consistono complessivamente in 3 commesse, di cui 2 in opzione. Nel dettaglio, il contratto sottoscritto ha per oggetto le aree catering di una nave da crociera della compagnia di lusso Four Seasons, che verrà realizzata presso il cantiere navale di **Ancona**. Sull'imbarcazione, della lunghezza di 207 metri e dotata di 14 ponti, la superficie delle aree destinate alla ristorazione supererà i 1.100 metri quadrati e vi troveranno sede 3 cucine e numerosi bar che, come i ristoranti e le aree lounge, saranno equipaggiati con attrezzature Oxin all'avanguardia. La consegna dei lavori, il cui importo è pari a 4,6 milioni di euro, è prevista a fine novembre 2025". Riguardano sempre la flotta Four Seasons i due ulteriori contratti in opzione sottoscritti, del valore complessivo di 9,1 milioni di euro e inerenti soluzioni complete per le aree catering. La consegna è prevista rispettivamente nel 2026 e nel 2027. Oscar Marchetto, Presidente di Somec, sottolinea: "La fiducia che ci rinnova un partner consolidato e prestigioso quale Fincantieri è per noi e per le nostre maestranze un motivo di grande orgoglio. Con queste commesse, che giungono a pochi giorni da quelle affidate a Mestieri da importanti armatori internazionali, il nostro Gruppo si conferma capace di giocare un ruolo da protagonista e rispondere così al dinamismo del settore navale, che - in particolare in Italia - si dimostra trainante".



Immagine
non disponibile

:L'Ambasciatrice di Grecia in Italia Eleni Souranì in vista ad Ancona

- Durante la cena organizzata in suo onore, ha incontrato il Presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli ed il Prefetto Darco Pellos, con i quali hanno discusso degli storici rapporti di Ancona con la Grecia. Ancona L'Ambasciatrice di Grecia in Italia S.E. Sig.ra Eleni Souranì ha effettuato una visita ufficiale ad Ancona (20/04), dove è stata ricevuta dal Console Onorario di Grecia in Ancona per le Regioni Marche ed Umbria Sig. Dimitris Beligiannis. Presso la Sede del Consolato Onorario, l'Ambasciatrice ha incontrato il Consiglio Direttivo della Comunità Ellenica della Regione, con il quale si è congratulata per le sue attività. Ha visitato la Cattedrale di San Ciriaco ed anche la Cripta ed è rimasta colpita dalla straordinaria architettura dell'antica costruzione e dalla fantastica vista sul porto e la città. In occasione dell'inizio dei collegamenti estivi dei traghetti da Ancona per Igoumenitsa e Patrasso, ha visitato una nave passeggeri di bandiera Greca ormeggiata in porto. Durante la cena organizzata in suo onore, ha incontrato il Presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli ed il Prefetto Darco Pellos, con i quali hanno discusso degli storici rapporti di Ancona con la Grecia e delle prospettive per ulteriori collaborazioni e li ha ringraziati per la calorosa accoglienza. La Sig.ra Souranì ha inoltre espresso la propria gratitudine per l'ottima collaborazione con le Istituzioni Greche, al Presidente ed al Segretario Generale dell'**Autorità Portuale** di Ancona, al Dirigente della Polizia Marittima ed al Comandante della Capitaneria di Porto di Ancona. Ha avuto anche l'opportunità di conversare con il Primario del reparto epatologia e Trapianti degli Ospedali riuniti di Ancona e con il Rettore dell'Università Politecnica delle Marche. L'indomani L'Ambasciatrice S.E. Eleni Souranì accompagnata dal Console Onorario in Ancona Dimitris Beligiannis ha effettuato visita in Prefettura a S.E. il Prefetto Darco Pellos dove sono stati riaffermati gli storici rapporti di amicizia e collaborazione tra i due Paesi e tematiche di comune interesse. Commenti.



Fiumicino capitale della motonautica, grande spettacolo in mare per il Mondiale Off Shore

Dal 29 aprile al 1 maggio dieci equipaggi fra i più forti del Mondo della categoria regina dell'Offshore daranno spettacolo nelle acque antistanti il lungomare di Ostia e **Fiumicino** per il primo appuntamento 2023 del XCat World Championship ed il successivo week end saranno in Basilicata (AGR) Appuntamento imperdibile per gli appassionati della motonautica ma anche per chi ama la velocità e lo spettacolo. Dal 29 aprile al 1 maggio il **Porto** di **Fiumicino**, ospiterà la tappa di apertura dello Xcat World Championship 2023, Mondiale della categoria regina dell'offshore, che vede protagonisti catamarani spinti da motori fuoribordo di 800 cavalli, capaci di raggiungere velocità sull'acqua di oltre 200km/h. Sarà una tre giorni di altissimo livello tecnico alla quale prenderanno parte 10 dei team più competitivi e qualificati del Mondo tra i quali i formidabili team degli Emirati Arabi Victory e The Legends e velocissimo equipaggio del Kuwait Raheeb. Non staranno a guardare i team europei che lotteranno certamente per la vittoria finale: il monegasco Team Six, lo svedese Swecat e il britannico Team GB. A difendere il tricolore saranno tre i catamarani italiani in gara: due equipaggi partenopei AL&AL Racing Team di Alfredo Amato e HPI Racing dei fratelli Giuseppe e Rosario Schiano, a cui si aggiunge il team romano Lucky Racing di Roberto Lo Piano. E' entusiasta Alfredo Amato, Presidente dell'OPTA, l'Associazione internazionale dei team XCAT, che da quest'anno è il promoter del campionato del mondo, organizzato sotto l'egida della UIM, la Federazione internazionale motonautica: "Sono molto emozionato perché come OPTA abbiamo riportato questo mondiale a un livello altissimo grazie alla nostra grande passione per questo meraviglioso sport. Dopo mesi di lavoro, finalmente siamo vicini a vedere il risultato sperato, con la partenza in casa nostra grazie alla grande collaborazione avuta dalla Lega Navale di **Fiumicino** e della Regione Basilicata che ci hanno messo a disposizione location e risorse per organizzare questi due grandi eventi. La categoria XCat può considerarsi la Formula 1 della motonautica, e avere ai nastri di partenza i più forti team internazionali qui a **Fiumicino** e la prossima settimana a **Porto** degli Argonauti in Basilicata, è motivo per noi di grande orgoglio. Il mondiale 2023 proseguirà poi con le tappe a Costanza e Varna e col gran finale a Dubai, dove è nata questa categoria". Amato, che è anche pilota del team Al&Al che sarà in gara, e campione europeo di Classe 1, entra nei dettagli dell'evento: "Arriviamo all'appuntamento dopo mesi di lavoro e lunghi preparativi, tutti carichi di adrenalina e pronti a dare grande spettacolo. I super catamarani sono tutti "artigianali", ossia ogni team ha i suoi ingegneri e tecnici costantemente all'opera per migliorare le performance di questi bolidi. I piloti bravi hanno coraggio da vendere, perché si sfreccia a oltre 200 chilometri orari sull'acqua, col vento e le onde, ma sanno che le fare si vincono anche coi settaggi tecnici dove ogni minimo dettaglio fa la differenza. Per il Gran Premio



AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

di **Fiumicino**, sembra che sia previsto un po' di mare, quindi i tre team italiani potrebbero dire la loro visto che siamo abituati a correre col mare grosso". Il **porto** di **Fiumicino** si animerà già da venerdì 28 aprile con le prove libere dei bolidi che cominceranno a testare le acque dove si svolgeranno le gare, e con l'allestimento del Villaggio dove, nei tre giorni della manifestazione, sarà un vero e proprio salotto dell'ospitalità per addetti ai lavori e pubblico, dove vivere una vera full immersion nell'affascinante mondo della motonautica. Sabato 29 il 'taglio del nastro' vero e proprio della manifestazione, con l'atteso momento clou alle 15.30 che vedrà gli equipaggi a caccia della prima Pool Position della stagione. Domenica 30 alle 15.30 l'emozionante start della prima gara con i catamarani pronti a battersi per conquistare i primi punti in palio. Lunedì 1 maggio vincitori e vinti della prima giornata saranno di nuovo in acqua per la rivincita. Dalle 12.00 la prova per conquistare la Pool e dalle 15.30 la gara. Lo Xcat World Championship 2023 vivrà nel weekend successivo un secondo appuntamento italiano, dal 5 al 7 maggio in Basilicata, nelle acque della costiera ionica a **Porto** degli Argonauti. Il circuito porterà successivamente i protagonisti XCAT in Romania e Bulgaria, per due emozionanti tappe a Costanza e Varna nel mese di giugno e, successivamente, a Dubai, nel dicembre 2023 per l'attesa fase finale. Partecipa anche tu affinché l'informazione vera e trasparente sia un bene per tutti.

Gaeta ""40° Forum della Fascia Costiera Ligure, Tirrenica e del Mar di Sardegna - Pesca, Mare e Sostenibilità Marina"

Dal 5 al 7 maggio il Forum sarà ospitato nella suggestiva cornice del Palazzo De Vio a **Gaeta**, organizzato dal Rotary Club Formia **Gaeta** e Rotaract Formia-**Gaeta**. Una tre giorni che sarà un vero e proprio screening sul mare nostrum e sulle attività ad esso connesse e sulla sua salvaguardia (AGR) Si svolgerà i prossimi 5-6-7 Maggio 2023 il "40° Forum della Fascia Costiera Ligure, Tirrenica e del Mar di Sardegna - Pesca, Mare e Sostenibilità Marina" nella suggestiva cornice del Palazzo De Vio a **Gaeta**, organizzato dal Rotary Club Formia **Gaeta** e Rotaract Formia-**Gaeta**. Una tre giorni che sarà un vero e proprio screening sul mare nostrum e sulle attività ad esso connesse e sulla sua salvaguardia, che coinvolgerà 5 distretti e 41 club rotariani ma, ugualmente, aperto al pubblico. Con il contributo di: Camera di Commercio di Frosinone e Latina, Informare Azienda speciale della CCIAA di Fr e LT, Blue Forum Italia Network, Terre di Coreno Prodotti per l'edilizia. Con il patrocinio di: Arcidiocesi di **Gaeta**, Comune di **Gaeta**, Parco Regionale Riviera di Ulisse, Parco Regionale dei Monti Aurunci, Provincia di Latina, Comune di Minturno, Comune di Spigno Saturnia, Comune di Santi Cosma e Damiano, Comune di Formia, Ordine dei Biologi del Lazio e dell'Abruzzo, Ordine dei Commercialisti e degli Esperti Contabili di Cassino. Partner evento: Lisa Tibaldi Terra Mia Partner Tecnico: Gruppo Ecoliri SpA Un evento unico, ricco di spunti ed approfondimenti con relatori di assoluta eccellenza, che verrà inaugurato venerdì 5 maggio alle 18.00 dal Concerto della Banda Musicale della Polizia di Stato diretta dal M° Maurizio BILLI presso il Tempio di San Francesco d'Assisi, Via S. Giovanni Bosco, 1 a **Gaeta** (LT). Sabato 6 maggio il Forum avrà il suo quartier generale a Palazzo De Vio - **Gaeta** (LT). I saluti istituzionali saranno affidati a: Sen. Sebastiano MUSUMECI - Ministro per la protezione civile e le politiche del mare; Dott. Pasquale RANUCCI - Presidente RC Formia-**Gaeta** D2080 RI; Dott. Guido FRANCESCHETTI - Governatore Distretto 2080 RI; Gen. Dott. Giuseppe VILARDO - Segretario Forum Fascia Costiera Ligure Tirrenica e del Mar di Sardegna; Dott. Cristian LECCESE - Sindaco Città di **Gaeta**; Mons. Luigi VARI - Arcivescovo di **Gaeta**; Prof. Mauro CERNESI - Presidente ODCEC di Cassino; Dott.ssa Daniela ARDUINI - Presidente Ordine Biologi Lazio Abruzzo. Coordinatori dei lavori: Dott.ssa Salvina Deiana RC Tempio Pausania PDG D2080 e Ing. Bartolomeo Bove PP RC Roma Appia Antica D2080. Subito dopo si susseguiranno gli interventi dei relatori: Dott. Pasquale Ciacciarelli - Assessore Urbanistica, Politiche abitative, Case popolari, Politiche del Mare; Dott.ssa Barbara DAVIDDE - Soprintendente Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo; Dott. Antonello TESTA - Consigliere delegato Economia del Mare Informare - Azienda Speciale Camera di Commercio FR-LT; Prof. Vincenzo FORMISANO - Prof. Ordinario di Economia e Gestione delle Imprese UNICAS - Presidente della Banca Popolare del Cassinate; Prof. Adriano



AGR Agenzia Giornalistica Radiotelevisiva

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

MADONNA - Resp.le Processo Tutela Biodiversità ECLAB - Università di Napoli "Federico II"; Dott. Antonio ROMANO - Direttore Area Marina Protetta Isole di Ventotene e Santo; Comandante Sergio SANTI - Past International Commodore IYFR; Avv. Abdelaziz ESSID - Premio Nobel per la Pace 2015; On. Francesco LOLLOBRIGIDA - Ministro dell'Agricoltura e della Sovranità Alimentare e delle Foreste (in attesa di conferma); Marco MAURELLI - Presidente Federbagnatori Italia; Assessore Regione Lazio; C.F. (CP) Angelo NAPOLITANO - Comandante della Capitaneria di Porto di Gaeta; Prof. Giuseppe RUSSO - Prof. Gestione strategica Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale; Dott. Giuseppe PALMA - Segretario Generale Assoitica Italia; Cons. Francesco Tufarelli - Segretario Generale Consiglio Nazionale Economia Lavoro; Dott. Giuseppe De Righi - Segretario Generale ANCI Lazio. Domenica 7 maggio i lavori si sposteranno all'Hotel Serapo in Via Firenze n. 11 Gaeta (LT), dove si svolgerà la Discussione e Approvazione della mozione della XL Edizione del Forum della Fascia Costiera Ligure Tirrenica e del Mar di Sardegna e a seguire le relative comunicazioni del Segretario del Forum della Fascia Costiera Ligure Tirrenica e del Mar di Sardegna. Partecipa anche tu affinché l'informazione vera e trasparente sia un bene per tutti.

Palio Marinaro dei Tre Porti: trionfano Castiglione della Pescaia, Orbetello nella categoria Senior e l'IIS Luigi Calamatta

Orbetello, Castiglione della Pescaia nella categoria Senior e l'IIS Luigi Calamatta: questi gli equipaggi che domenica hanno trionfato nella quindicesima edizione del "Palio Marinaro dei "Tre Porti" open alle marinerie del Lazio, della Campania e della Toscana" e da questo ad un equipaggio della Repubblica di Malta, promosso in maniera eccezionale dall'associazione ASD Mare Nostrum 2000 con il patrocinio al livello locale del Comune di Civitavecchia, della **AdSP** di Civitavecchia, della Fondazione Cariciv, della ASL RM4 e del Sostegno Patorale della Diocesi di Civitavecchia e Tarquinia, oltre alla Regione Lazio, Città Metropolitana di Roma Capitale, CONI, CIP e CSI C.R. Domenica mattina presso il Molo S. Giovanni Paolo II (ex Sardegna), nel Porto Storico di Civitavecchia, il presidente della Mare Nostrum 2000 Sandro Calderai e tutto il suo staff e dagli attivissimi allenatori tuttofare Antonino Ponzio, Claudio Guida, Roberto Muliello, Mario Piscini e Pierluigi Valente e gli altri collaboratori tutti insieme hanno dato vita una perfetta edizione del Palio dei Tre Porti 2023. Come sempre eccezionale il presidente Calderai: una vera fucina di idee, iniziative ed eventi. Sandro Calderai è un uomo intelligente, diplomatico, eclettico e poliedrico che ama Civitavecchia e il suo Palio e non smette mai di mettere in atto ogni tipo di iniziativa (dare ogni tipo di cosa) per far conoscere e far crescere questa manifestazione ricca di sport, cultura, tradizioni, condivisione, solidarietà, sociale e quant'altro. Meritatissimo il premio che gli ha voluto conferire il Sindaco a nome della città. Prezioso l'apporto della presidente della Pro Loco e della Fidapa di Civitavecchia, Maria Cristina Ciaffi. Giudici di gara della manifestazione il signor Paolo Balbi della LNI sez. Civitavecchia, Mario Piscini e Vincenzo Ricotta (vice presidente della Mare Nostrum). La parte della segreteria e sorteggi è stata curata in maniera impeccabile da Pierluigi Valente. Paolo Parigiani, che anni fa divise la città in otto Rioni Nuovi Storici per i cui colori ancora si gareggia, si è occupato del foto finich ma anche di immortalare con foto e video I momenti più importanti della manifestazione, insieme con lui tanti fotografi e giornalisti del territorio. L'associazione Mare Nostrum 2000 da anni porta avanti un importante e necessario 'Progetto del "Canottaggio Contro l'Abbandono Sportivo Precoce da parte degli adolescenti" che sabato ha coinvolto gli Istituti Superiori di Civitavecchia e domenica quelli Junior dei Tre Porti. Questo progetto che tanti frutti sta portando è stato selezionato dalla Regione Lazio e cofinanziato da fondi della Comunità Europea e da settembre ripartirà ancora per dar modo ai giovani di praticare gratuitamente uno sport sano, il canottaggio, che fa parte della tradizione marinara civitavecchiese. Presenti agli eventi culturali e sportivi del Palio Marinaro il Sindaco Ernesto Tedesco che ha sostenuto gli atleti e ha "vissuto" il Palio, il delegato allo Sport Matteo Iacomelli, gli assessori Cinzia Napoli (Politiche Giovanili, Pari Opportunità, Politiche Sociali), Simona Galizia



Immagine
non disponibile

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

(assessore Cultura e Pubblica Istruzione), il consigliere Pasquale Marino. Molto apprezzate c/o La Rocca Medioevale le mostre fotografica Antologica del Palio Marinaro con la collaborazione delle Ass.i Cine Fotografica Civitavecchia e Francesco Forno; la collettiva di pittura e l'estemporanea di pittura curata dalla Ass, Canto D'Amore di Renzo Caprio. L'edizione del Palio Tre Porti di quest'anno si è data un taglio internazionale essendo stato coinvolto tra i senior maschili l'equipaggio di Siggiewi Rowling Club di Malta (ospiti per la prima volta a Civitavecchia), Amalfi, Orbetello, Castiglione della Pescaia e due equipaggi di Civitavecchia. Per la categoria Senior femminile si sono sfidati due equipaggi di Civitavecchia e uno di Castiglione della Pescaia. Per quanto riguarda infine la categoria Junior riservata agli Istituti Nautici di Civitavecchia; Fiumicino e Gaeta, si sono sfidati Civitavecchia 1 (IIS Calamatta) con Gabriele Lisiola, Marco Gabriele Olteanu, Davide Riglietti, Emanuele Lauro e capitano timoniere Matteo Cianfoni; per il Civitavecchia 2 (IIS Calamatta) Alessandro Pazzaglia, Francesco Memmoli, Manuel Soggiomo, Francesco Fiorilli con capitano timoniere Emanuele Evangelisti; per le ITTL Marcantonio Colonna di Roma-Fiumicino: Andrea Sammarco, Alessio Masi, Carola Lucidi, Pierfrancesco Rossi, Antonio Casella con Claudia Guida capitano timoniere; per l'IIS Giovanni Caboto di Gaeta Nausica Vitolo, Francesco Fiorentino, Stefan Alexandro Popa, Simonluc Gallinaro e con Riccardo Alfonso D'Errico come capitano timoniere. La gara è stata molto combattuta e i civitavecchiesi, allenati dai soci storici della Mare Nostrum con qualifica di "Istruttori di Canottaggio a Sedile Fisso e accompagnati dal professor Vittorio Casalini l'hanno fatta da padroni. A tagliare per primi il traguardo sono stati il team di Civitavecchia 2, seguito da Civitavecchia 1; terzo posto per l'ITTL Colonna di Roma-Fiumicino e quarto posto per l'IIS Caboto di Gaeta. L'Istituto Nautico Calamatta di Civitavecchia si conferma anche quest'anno la scuola dove studiano i campioni. Per il secondo anno consecutivo gli studenti dell'Istituto superiore cittadino hanno fatto incetta di vittorie conquistando sabato il podio sia nel Junior Femminile che nel Junior Maschile; domenica nel Palio dei Tre Porti ancora una volta gli alunni del Calamatta hanno dato la zampata vincente: entrambi gli equipaggi sono arrivati al primo e al secondo posto nel torneo interscolastico fra gli studenti degli istituti nautici di Civitavecchia, Roma (Fiumicino) e Gaeta. Nella categoria Senior Femminile tre sono stati gli equipaggi che si sono dati battaglia. Per Civitavecchia 1 Letizia Bello (pluricampionessa di canottaggio), Roberta Petito, Silvia Felicioni (pluricampionessa di canottaggio), Giuliana Cernusco con capitano timoniere Laura Giammaria; per Civitavecchia 2 Daniela Pino, Laurance Lumè, Fabiana Pietrarelli, Cristiana Giardini, Gabriella Gentile e Barbara D'Ippolito con capitano timoniere Antonino Ponzio; per Castiglione della Pescaia Maria Assunta Bovenzi, Elisa Loffredo, Sara Roggiolani, Costanza Todino e Alice Viti come capitano timoniere. La vittoria è andata a Castiglione della Pescaia; mentre al secondo posto è arrivata Civitavecchia 2 seguita sul terzo gradino del Podio da Civitavecchia 1. Per quanto riguarda il settore Senior Maschile nella prima batteria si sono sfidati Civitavecchia 1 (con Marcello Jacopucci, Gennaro Lo Iacono, Abraao Silva Moraes, Davide Orlandi con capitano timoniere Michela D'Amico (pluricampionessa di nuoto e con all'attivo molti Pali vinti), Civitavecchia 2 (con Emanuele Zena; Antonio

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ciancaleoni, Ovidiu Lupascu, Sandro Pazzaglia con Antonino Ponzio come capitano timoniere), Siggiewi Malta (con Joseph Grima, Mark Schembri, Anthony Viacava, Ivan Cassar con capitano timoniere Kurt Cassar. Nella seconda batteria invece si sono sfidati Orbetello (con Marco Casetta, Luca Santi, Davide Banti, Bruno Bosoneru, con capitano timoniere Massimiliano Fortunato), Castiglione della Pescaia (Tommaso Veri, Sebastiano Biancalani, Filippo Gargano, Francesco Chelini con capitano timoniere Tommaso Speciale Damiani); Amalfi (con Elia Amato, Andrea Carrano, Raffaele Carrano, Giovanni Ruocco con Carlo Guidi Bottone come capitano timoniere). Al termine di queste due batterie si sono disputate due semifinali: nella prima vittoria per Civitavecchia 1 con 2.04'26", a seguire Castiglione con 2.06'97" e terzo posto per Amalfi 2.09'04". Nella seconda semifinale per primo posto per Orbetello con 1.58'51"; secondo posto per Civitavecchia 2 con 2.07'07" e terzo posto per Malta 2.11'28". A seguire la finale: In questa gara fin dalla partenza è salito al comando il team di Orbetello che ha poi chiuso al primo posto seguito dal team di Castiglione della Pescaia; terzo posto per Civitavecchia 1 e quarto posto per Civitavecchia 2. Da rilevare che a dare lustro a questo Palio oltre a partecipare i grandi campioni nostrani c'era anche un pluricampione mondiale: Gianluca Santi (14-9-83), il quale prima coi colori dei Canottieri Orbetello e poi con la Cus Pavia, ha vinto la Coppa del Mondo nel 2011; è stato vice campione del mondo nello stesso anno e per ben 10 volte è stato campione italiano assoluto. Al termine delle regate si sono svolte le premiazioni a cui hanno partecipato il sindaco Tedesco e tutte le altre autorità. Al termine delle regate, durante le premiazioni, la comunità gliigiese di Civitavecchia ha voluto ricordare l'indimenticabile guerriero dal cuore buono Antonio Mattera. Il gliigiese Renè Gioia a tal proposito scrive: "Voglio fare i complimenti a tutta l'organizzazione perché ogni anno vengono aggiunti contenuti per arricchire il Palio di Santa Fermina. Faccio anche i complimenti per chi ha avuto questa idea di poter permettere a città di regioni diverse di partecipare a questa bellissima manifestazione. Provo ammirazione perché il livello cresce sia per l'organizzazione che per la bravura dei vogatori di Civitavecchia. Per chi si è affacciato per la prima volta su questa platea difficilmente percepisce il livello e la capacità atletica che c'è: credetemi sotto mentite spoglie qui hanno gareggiato i più grandi vogatori che competono a livello internazionale e, soprattutto, ci sono scuole dove la cultura della voga è ultracentenaria. Io sono qui per Antonio Mattera gliigiese di nascita e cittadino di Civitavecchia che, con la sua grande personalità e carisma, ha sempre avuto una parola un pensiero ed una generosità per tutti, sia per le associazioni a cui lui apparteneva sia a livello umano e personale. Qui nel porto della sua città voglio dire: grazie Antonio: è stato un privilegio conoscerti". Sulla stessa linea la famiglia Giorgio e Roberto Ansaldo: "Finita questa due giorni di Palio, che dire? Abbiamo onorato Antonio come merita. Tutti hanno avuto un pensiero per lui: dal Giglio è venuto e si è fatto portavoce dei sentimenti dell'equipaggio gliigiese il nostro amico René. Il vuoto che ha lasciato è incolmabile, nulla sarà più come prima senza te. Adoro vogare, ma senza di te farlo non ha lo stesso sapore. La vita inesorabilmente deve andare avanti: che la terra ti sia lieve: voga con gli angeli, amico e fratello mio". Poi la delegata alle Tradizioni

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Locali di Castiglione della Pescaia Jessica Biancalani la quale ha omaggiato il sindaco Tedesco e il presidente Calderai con bellissimi libri con le foto più belle della cittadina toscana; a lei il gagliardetto del Palio. Fra Civitavecchia e Castiglione della Pescaia c'è con il Palio di Civitavecchia un legame storico di stima, affetto e condivisione. Molto partecipato il momento del "terzo tempo" con pasta al forno, arrosto e funghi e piselli, il tutto preparato da lady chef Patrizia Manunza con gli allievi dell'istituto Stendhal. La mattinata si era invece aperta con la distribuzione di cornetti e altri dolci offerti dalle pasticcerie Verde e Swit Art. Tutti gli atleti partecipanti hanno ottenuto anche la Welcome Pocket con dentro la tradizionale pizza di Pasqua Civitavecchiese preparata dal Todis una bottiglietta mignon e la storia della Sambuca, materiale e dépliant per promuovere e far conoscere Civitavecchia. All'interno della borsa c'era un eccezionale opuscolo, ossia il "Manuale di voga" ottimamente curato e scritto dal socio di Mare Nostrum, Claudio Guida, nonché il libretto: "Il Palio Marinaro Civitavecchiese; legende, tradizioni, attualità", pubblicato per questa edizione 2023, nato da un'idea del presidente Sandro Calderai; testi a cura di Calderai, Carlo De Paolis e del professor Giovanni Insolera. Le foto sono gentilmente concesse da Roberto Diottasi, Francesco Cristini, Raffaele Ballirano e Paolo Parigiani; l'impaginazione è stata curata da Roberto Diottasi; in copertina rappresentazione del Palio Marinaro a cura di Arnaldo Massarelli. Eccezionale il lavoro delle forze dell'ordine: Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia di Stato e di Frontiera, Polizia Locale, Protezione Civile. Nel villaggio del Palio erano presenti gli stand: della Pro Loco, Civitavecchia con ospiti La tenuta del Gattopuzzo, dell'ARI Civitavecchia e Alto Lazio per la "Giornata del Marconi Day" quello della Croce Rossa, dell'ANDOS e Susan G. Komen Italia, dell'ADICIV e della Lega Navale di Civitavecchia. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Napoli

A febbraio il traffico delle merci nel porto di Napoli è aumentato del +8,6% mentre nello scalo di Salerno è calato del -8,5%

Lo scorso febbraio i porti di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale hanno movimentato 2,52 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +0,8% sul febbraio 2022 che è stato generato dalla crescita - dopo tre mesi di calo - dei volumi movimentati dal **porto** di **Napoli** che ha più che compensato la flessione - la quattordicesima mensile consecutiva - dei carichi passati attraverso lo scalo portuale di Salerno. In particolare, a febbraio 2023 il **porto** di **Napoli** ha movimentato 1,47 milioni di tonnellate di merci (+8,6%), di cui 891mila tonnellate di merci allo sbarco (+12,4%) e 584mila tonnellate all'imbarco (+3,2%). La crescita complessiva è stata prodotta principalmente dall'aumento del +33,2% delle rinfuse liquide che hanno totalizzato 489mila tonnellate, di cui 358mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+41,0%), 112mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+8,5%) e 19mila tonnellate di altri carichi liquidi (+88,7%). In incremento anche le merci varie con un totale di 889mila tonnellate (+3,8%), incluse 526mila tonnellate di carichi containerizzati (-4,7%) realizzati con una movimentazione di container pari a 54mila teu (-5,7%) e 363mila tonnellate di rotabili (+19,2%). Nel settore delle rinfuse liquide, invece, il trend è stato negativo essendo state movimentate 97mila tonnellate (-28,3%), di cui 44mila tonnellate di prodotti metallurgici (-38,2%), 8mila tonnellate di cereali (-72,1%) e 45mila tonnellate di altri carichi (+27,6%). Lo scorso febbraio il **porto** di Salerno ha movimentato un totale di 1,04 milioni di tonnellate di merci (-8,5%), di cui 590mila tonnellate allo sbarco (-4,4%) e 455mila tonnellate all'imbarco (-13,4%). Se il dato complessivo delle rinfuse solide, con 32mila tonnellate, ha registrato un rialzo del +116,8%), le merci varie sono diminuite globalmente del -10,2% scendendo a 1,01 milioni di tonnellate, di cui 322mila tonnellate di merci in container (-10,3%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 29mila teu (+1,4%), 577mila tonnellate di rotabili (-9,4%) e 114mila tonnellate di altre merci varie (-13,8%). Quanto al traffico dei passeggeri, lo scorso febbraio nel **porto** di **Napoli** ne sono arrivati e partiti 267mila (+39,6%), di cui 23mila crocieristi (+411,8%), 25mila passeggeri dei traghetti (+62,7%) e 219mila passeggeri dei servizi marittimi locali (+27,7%), mentre nel **porto** di Salerno il totale è stato di 6mila passeggeri dei traghetti (+15,9%). Nel primo bimestre del 2023 il traffico delle merci movimentato dai porti di **Napoli** e Salerno è stato pari rispettivamente a 2,76 milioni e 2,03 milioni di tonnellate, con diminuzioni del -3,9% e -11,5% sul corrispondente periodo dello scorso anno.



Immagine
non disponibile

Informazioni Marittime

Napoli

Con Accsea gli spedizionieri entrano nelle scuole della Campania

Un progetto di alternanza scuola-lavoro iniziato nel 2019 in due istituti di Salerno e Bagnoli e che ora vuole ampliarsi. Al centro, l'importanza spesso trascurata del diploma per lavorare nella logistica Accsea, l'associazione di corrieri, spedizionieri e autotrasportatori della Campania aderente a Confetra, non si ferma nel campo della formazione lavorando da anni a un esteso programma di formazione rivolto alle scuole, soprattutto per spingere i giovani a lavorare in questo settore con una qualifica specifica, cercando anche di abbassare il tasso di abbandono scolastico e incontrando la domanda di lavoro delle aziende dei trasporti del territorio. Il progetto si chiama "La logistica nelle scuole", è iniziato nel 2019, poco prima dello scoppio della pandemia, che lo ha ovviamente rallentato ma non fermato, e prosegue ancora oggi, quattro anni dopo. Ad oggi ha coinvolto un'ottantina di studenti, decine di aziende, anche con grandi fatturati, i terminal portuali di **Napoli** e tanti giovani imprenditori. Alla base, la stipula di due convenzioni con due istituti tecnici statali superiori della Campania, il Giovanni XXIII di Salerno e il Duca d'Abruzzi Bagnoli, in provincia di **Napoli**. Concordando le attività da svolgere insieme alle presidi Daniela Novi (per Salerno) e Antonietta Prudente (per **Napoli**), Accsea si è posto come obiettivo quello di far conoscere la filiera agli alunni, in particolare quelli del quarto e del quinto anno, oltre a promuovere l'indirizzo "logistica" a quelli del terzo anno. «Alla base c'è il desiderio di rendere la formazione scolastica più vicina al mondo del lavoro», spiega la preside del Giovanni XXIII di Salerno, Daniela Novi. «L'indirizzo logistico della nostra scuola si basa sul door-to-door, un processo particolarmente applicato alla logistica portuale e profondamente cambiato negli ultimi anni, dopo l'arrivo della pandemia». Dal 2019 ad oggi, con ritmi e programmi sempre più completi man mano che la pandemia allenava la sua morsa, i membri di Accsea-Confetra (imprenditori, funzionari doganali, segretari e amministrativi del settore) e quelli del gruppo Giovani dell'associazione hanno testimoniato in aula, nelle due scuole di Salerno e Bagnoli, la loro attività particolarmente complessa, tra operatività portuale, doganale, distribuzione dell'ultimo miglio, autotrasporto, intermodalità, trattamento sanitario delle merci. Tutti temi approfonditi poi in visite guidate nel **porto** di **Napoli**, all'interporto di Nola e in aziende di e-commerce, alcune di queste ancora in corso in questi giorni, coinvolgendo imprese della provincia di **Napoli**, Salerno e Avellino, un territorio che vede oltre cento aziende con fatturati superiori al milione di euro. «Accsea è stata il facilitatore di tutto questo - spiega Novi - contattando le aziende, organizzando le visite guidate a loro spese e portando la testimonianza degli imprenditori in classe. Non era mai successo in questa scuola che un'associazione si presenti proponendo un accompagnamento e una formazione di alto livello senza chiedere



Informazioni Marittime

Napoli

nulla in cambio. Un mecenatismo di questo tipo è raro, rappresenta un intero sistema associativo regionale che si muove su tutte le province della Campania». A quattro anni dall'inizio della collaborazione di Accsea con le due scuole della Campania le opportunità che si stanno aprendo sono molteplici. Tra queste quella di creare un nuovo corso, sempre presso gli istituti tecnici superiori, che faccia da ponte tra diploma e laurea. Dovrebbe durare due anni, tenersi a Salerno - ma ci sono iniziative simili in altre province della regione - ed essere basato sulla logistica portuale. I docenti saranno in minima parte insegnanti e per lo più imprenditori. Il 35 per cento delle ore dovrà essere di stage aziendale, per un massimo di 25 alunni per corso, sulla base della domanda di assunzione delle aziende. «Il Giovanni XXIII ha un indirizzo "logistica" per le terze, le quarte e le quinte, nate nel 2020», continua Novi. «Il tessuto imprenditoriale campano chiede come il pane lavoratori di questo tipo, sia di quinto che di sesto livello nel quadro europeo delle qualificazioni. Questi tirocini offrono agli allievi l'opportunità di essere già assunti, che è anche lo scopo degli istituti tecnici statali, dove il loro livello di apprezzamento è legato all'occupazione post diploma. Nel campo della logistica dei trasporti le assunzioni sono concentrate anche sui non diplomati ma questo è un preconcezzo, quello per cui il lavoratore della logistica è sostanzialmente manovalanza non specializzata. Quello che invece Accsea cerca di portare da anni nella nostra scuola è la visione dell'imprenditore». L'attività di Accsea nelle scuole è stata illustrata recentemente all'assessore alla Scuola della Regione Campania, Lucia Fortini, «che ha molto apprezzato», afferma Gianni Montella, segretario generale di Accsea-Confetra che ha presentato il progetto alla Regione nei giorni scorsi insieme al presidente di Accsea, Domenico de Crescenzo, «impegnandosi - continua Montella - a sostenere e aiutare Accsea all'estensione del progetto in altri istituti statali dove si insegnano logistica e trasporti, favorendo l'assunzione dei giovani in questi settori. Si è concordato anche di organizzare il prossimo autunno un evento per spingere maggiormente le associazioni di categoria nelle scuole. Vi dovrebbe partecipare, oltre all'assessore Fortini, anche il governatore della Campania, Vincenzo De Luca». Condividi Tag accsea lavoro formazione Articoli correlati.

Salerno Today

Salerno

Salerno, record di visitatori a bordo della nave Garibaldi

Alta affluenza all'interno del **porto** commerciale del capoluogo: tantissime le famiglie con bambini. Ascolta questo articolo ora... Si è conclusa ieri la prima fase dell'esercitazione Mare Aperto 2023, il principale ciclo addestrativo della Forza Armata organizzato e condotto dal Comando in Capo della Squadra Navale. Sei mila militari coinvolti, personale civile, istituti universitari e centri di ricerca, 23 nazioni (12 Paesi NATO e 11 Partner), 41 unità navali, reparti anfibi della Brigata Marina San Marco, aerei ed elicotteri dell'Aviazione Navale, incursori e subacquei del COMSUBIN, mezzi navali e aeromobili del Corpo delle Capitanerie di **Porto** e mezzi e personale di Esercito, Aeronautica, Arma dei Carabinieri e Guardia di Finanza. Questi i numeri del dispiegamento di mezzi e uomini che ne caratterizzano l'edizione 2023. La visita a **Salerno** Le Navi della Marina Militare, impegnate nella Mare Aperto 2023, sosterranno dal 23 al 25 aprile in diversi porti, toccando varie località. Oggi la Nave Garibaldi e la Nave Carabinieri sono attraccate nel **porto** di **Salerno**: moltissime persone - come mostrano le foto di Antonio Capuano - soprattutto famiglie con bambini, hanno visitato le imbarcazioni dalle 10 alle 12.30 e potranno farlo anche dalle 15 alle 19.



Altri 29 accolti in Puglia

I migranti sono arrivati nel porto di Bari a bordo della nave Ocean Viking Fuggono dalla guerra e dalle violenze nei campi profughi del nordafrica. Il loro saluto, al termine di un lungo viaggio, è liberatorio. Ha attraccato poco dopo le 9 del mattino al Porto di Bari la Ocean Viking, nave dell'organizzazione non governativa Sos Mediterranée con a bordo 29 migranti salvati mentre erano alla deriva al largo di Malta. Si tratta di persone originarie del Bangladesh e del Sudan. E proprio dal paese africano, devastato da un conflitto militare, l'esodo è destinato a continuare. La traversata dei 29 fino a Bari è durata complessivamente sette giorni, gli ultimi due sulla Ocean Viking. A bordo, le testimonianze raccolte dall'equipaggio, che raccontano le difficoltà e i mancati soccorsi dopo il primo sos. Al momento dell'intervento della nave norvegese i migranti erano senza cibo, esausti e con evidenti segni di ipotermia. Adesso resteranno in Puglia. Uno di loro, ancora minorenne, ha avuto bisogno di cure mediche per delle sospette fratture. Ma il peggio sembra davvero passato.



Logistica, dal 28 aprile Gts aggiunge la tratta Bari-Jesi

Il nuovo servizio ferroviario andrà ad affiancare il collegamento già esistente Jesi -Brindisi, di due giri a settimana Roma - Il gruppo Gts Spa, l'operatore intermodale pugliese che opera in Italia e all'estero, amplia il suo network aggiungendo la nuova tratta **Bari** - Jesi a partire dal 28 aprile. Il nuovo servizio ferroviario andrà ad affiancare il collegamento già esistente Jesi -Brindisi, di due giri a settimana , completando con una frequenza trisettimanale la linea che collega le Marche con tutta la Puglia. Obiettivo: togliere altri 3.000 camion all'anno dalla direttrice adriatica, dove Gts ha già permesso di eliminare 150mila camion all'anno contribuendo a risparmiare ogni 12 mesi oltre 35.000 tonnellate di Co2. Fabio Piliago, direttore commerciale Italia dichiara: "Bisogna tenere presente che un singolo camion che percorre la linea **Bari**-Milano produce quasi 1,8 tonnellate di Co2, se lo stesso tragitto lo si percorre con il servizio di trasporto combinato ferro-gomma Gts, l'abbattimento delle emissioni nocive è quasi dell'85% perché si producono solo 0,3 tons di Co2. Abbiamo fatto nostre le sfide della transizione ecologica, stiamo lavorando a 360 gradi per allinearci con gli obiettivi del Green New Deal, senza trascurare nulla. Da qui l'iniziativa di abbattere lo spreco del cartaceo legato alle procedure delle spedizioni digitalizzando l'intero processo: le prenotazioni si eseguono online tramite la piattaforma di nostra proprietà, accessibile da ogni dispositivo compreso lo smartphone. Non sarà quindi più necessario stampare alcun documento e il cliente sarà autonomo durante tutta la fase dell'acquisto dei servizi. Una messaggistica automatica informa il cliente sullo stato della spedizione così da tenerlo aggiornato in tempo reale su tutti gli eventi che possono interferire con la corretta esecuzione del servizio. Tutto questo - conclude Piliago - a conferma dell'impronta del nostro gruppo che mira, sempre con maggiore chiarezza, ai punti chiave della sostenibilità ambientale. Inizialmente la frequenza del **Bari**-Jesi sarà di una circolazione a settimana, destinata ad aumentare, da gennaio 2024, a tre coppie di treni a settimana.



Immagine
non disponibile

Shipping Italy

Bari

Primo trimestre con traffici in crescita per i porti dell'Adriatico Meridionale

Grande soddisfazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale per i dati di traffico del primo trimestre 2023, superiori "ai propri record pre-pandemia. Nel primo trimestre 2023, infatti, complessivamente il Sistema ha registrato un +33% rispetto alle proprie migliori prestazioni. Complessivamente nei sei porti del Sistema sono arrivate oltre 1.000 navi, un dato che si traduce in quasi il 22% in più rispetto allo stesso periodo del 2022 e sono state movimentati quasi 5 milioni di tonnellate di merce, per un +6,5%, rispetto all'anno precedente". Secondo i dati dell'ente "dal primo gennaio al 31 marzo, infatti, sono stati registrati oltre 216 mila passeggeri, tra traghetti e crociere. Con più di 212mila passeggeri, i traghetti hanno movimentato il 27% in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno", anche se ad esaltare l'ente sono i 4 mila crocieristi: "picchi straordinari", "crescita esponenziale", "suggello della leadership di Bari tra gli scali crocieristici italiani". A Bari sono state movimentate circa 2 milioni di tonnellate di merci, pari al +14% rispetto allo stesso periodo del 2022, più di 49mila tra camion e trailers e quasi 16mila Teu. 137mila i passeggeri dei traghetti. A Brindisi 35 mila i trailer imbarcati e sbarcati, mentre le tonnellate di general cargo sono state quasi 1 milione. A Manfredonia 169 mila le tonnellate movimentate, "pari al +27% circa rispetto al 2022" e 200mila tonnellate a Barletta (+32% sul primo trimestre 2022). Nel frattempo il presidente dell'Adsp **Ugo Patroni Griffi** ha reso noto di aver ricevuto 14 offerte per l'appalto di realizzazione della vasca di colmata di Brindisi, opera prodromica al dragaggio dello scalo, finanziata con 35 milioni di euro di fondi Pnrr. La gara dovrebbe concludersi a maggio.



La nautica come motore di sviluppo del territorio

(di Antonella Brianda) (ANSA) - PORTO ROTONDO, 24 APR - L'industria del mare e le possibilità di incremento di tutte le sue ricadute economiche sul territorio sono state al centro del dibattito "Sviluppo e internalizzazione dell'industria nautica in Sardegna. La Zes quale motore per l'attrazione di nuovi investimenti produttivi", organizzato dal Cipnes durante la quarta giornata di talk della Fiera Nautica della Sardegna. Ospitato all'interno dello Yachting Club della Marina di Porto Rotondo, il talk ha visto la partecipazione, seppur da remoto, del vice ministro delle Imprese e del Made in Italy, Valentino Valentini. Al centro del suo intervento la volontà del governo di compiere uno sforzo per individuare tutte le iniziative utili a valorizzare il Made in Italy. E quale Made in Italy migliore se non quello delle imbarcazioni da diporto di cui l'Italia è uno dei massimi produttori. "La nautica in generale rappresenta un settore sul quale il governo vuole puntare, - ha sottolineato l'esponente del governo - è un asset strategico di crescita economica, con una filiera che coinvolge 200 mila addetti". Basti pensare che l'Italia ha il primato per la produzione di maxi yacht a livello mondiale: 128 sono infatti attualmente i progetti di yacht in corso nel solo cantiere di San Lorenzo. In Sardegna inoltre, sono state censite 1700 imprese del settore nautico con 8970 occupati e 156 milioni di ricavi; nella sola Gallura sono state censite 715 imprese che danno lavoro a 2 mila persone con ricavi pari a 259 milioni. I dati forniti dal Cipnes mostrano poi che il 46% di queste imprese galluresi si trovano tutte nella sola città di Olbia. Per incentivare l'intero settore e spingere nuovi investitori, il Cipnes ha puntato sulla zona economica speciale che offre vantaggi fiscali e infrastrutture speciali per attirare nuovi investimenti. La Zes di Olbia ha a disposizione 150 ettari nel distretto produttivo consortile del Cipnes Gallura e Olbia. Nelle aree della Zes, attuali e future, grazie a possibili ampliamenti, gli investitori possono aprire una nuova attività industriale o dei servizi, avviare una nuova attività non esercitata in precedenza, che comporti la creazione di nuovi posti di lavoro, oppure riconvertire capannoni dismessi in nuove attività economiche. Il commissario straordinario del Governo Aldo Cadau ha ricordato che la Zes Sardegna esiste da agosto 2022 ed è funzionante: "Chi ha attività situate nelle Zes può già presentare i progetti e le domande. Per far funzionare nel migliore dei modi la Zes è importante avere una governance unitaria con la Regione e con il presidente del sistema portuale di Sardegna. Se utilizzata bene, i piccoli imprenditori locali potranno avere uno strumento in più per investire". Di una rete e un sistema che racchiuda tutti i vari interlocutori nello stesso tavolo hanno parlato anche l'assessora regionale dell'Industria, Anita Pili e l'assessore regionale della Programmazione e Bilancio, Giuseppe Fasolino: "È fondamentale



Immagine
non disponibile

Ansa

Olbia Golfo Aranci

creare le condizioni per fare un sistema. Da tempo la Regione sta dialogando per creare gli strumenti e gli incentivi giusti per la Zes per cui disponiamo di risorse da mettere in campo per poter attirare il mondo della nautica, ma prima di tutto dobbiamo capire in che direzione andare per rispondere alle reali esigenze collegate alla nautica". Le Zes in Sardegna coinvolgono 15 Comuni e sette aree industriali e dialogano da sempre con l'autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna per quanto riguarda il settore nautico e portuale. "Dobbiamo pensare che l'isola ha un quarto di tutti i posti barca disponibili in Italia, con 18 mila posti, ed è terza dopo Liguria e Toscana - ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell'Authority dei porti sardi - ma è prima per quanto riguarda i posti delle barche oltre i 24 metri. Solo nel periodo estivo oltre 6mila yacht e imbarcazioni girano nel Mediterraneo, ciò significa che la Sardegna, essendo al centro, è naturalmente propensa verso questo mercato". (ANSA).

Ponte sullo Stretto, Florida: "I soldi non ci sono, parliamo del nulla" webms Ponte sullo Stretto, Florida: "I soldi non ci sono, parliamo del nulla" 0 commenti Lascia un commento Potrebbe interessarti anche

"Non posso più tacere, quella del Governo è semplice propaganda": così esordisce la neo-presidente della Commissione di Vigilanza RAI parlando della discussa infrastruttura. "Non posso più tacere. So bene che quella del Ponte sullo Stretto, per il Governo, è semplice propaganda": inizia così un duro e lungo post Barbara Florida, presidente della commissione di Vigilanza RAI, nota per la sua attività politica come senatrice del Movimento 5 Stelle. Per Florida non ci sarebbero i fondi. Ma la neo-presidente della Commissione di Vigilanza RAI ha espresso dubbi anche sui progetti e sulle recenti dichiarazioni relative alla fattibilità dell'infrastruttura. Ecco il contenuto del messaggio. Florida: "Sul Ponte sullo Stretto solo propaganda" "So bene che quella del Ponte sullo Stretto di Messina, per il Governo, è semplice propaganda. E la propaganda va sempre bene a chi la fa. La propaganda politica è buona in ogni stagione. Ma, visto che le persone, alla fine, rischiano di credere alla propaganda, è giusto che sappiano la verità. Le persone meritano rispetto e verità", esordisce. "Preciso che, se non avessi sentito parlare di questo Ponte da quaranta anni, se non fossi messinese prima ancora che siciliana, se non conoscessi lo stato delle strade che dal mio paese, Venetico, conducono fino a Messina, sarei anche rimasta in silenzio, come per scelta, spesso, faccio davanti alle assurdità. Ma la mia provenienza, il mio ruolo e lo studio del Decreto Ponte mi obbligano a intervenire, sicuramente in forma emendativa e formale prima ma oggi, con questo post, finalmente anche in forma pubblica e d'opinione". "Si parla solo della società Stretto di Messina S.p.A", il fatto Parlando del famoso Decreto Ponte, Florida commenta: "Nel Decreto Ponte NON si parla di fare o non fare il Ponte sullo Stretto di Messina, bensì di resuscitare la società Stretto di Messina S.p.A. (che fino ad oggi ci è già costata oltre 300 milioni di euro), di creare nuove poltrone per consiglieri d'amministrazione e membri di comitati scientifici, di definire contenziosi già vinti in primo grado e di mantenere l'affidamento all'impresa che ha fatto causa allo Stato. Non di fare il ponte". Cdm il 1 Maggio, per il Pd pura propaganda Sul progetto, la presidente della Commissione di Vigilanza RAI aggiunge: "Inoltre nel Decreto, e questo per me è molto grave, si decide di affidare a un progettista il compito di restaurare (vale a dire rendere attuale!) un progetto del ponte approvato nel lontano 2011 e che già all'epoca aveva incassato ben 223 richieste di integrazioni della Commissione speciale di Valutazione di Impatto Ambientale. Per la serie aggiustiamo un progetto vecchio, neanche finito, per realizzare un'opera faraonica e delicata ". Ponte sullo Stretto, parola agli esperti Barbara Florida cita anche i contributi tecnici di alcuni esperti sulla costruzione dell'opera e sulle difficoltà di realizzazione. In particolare: Il professor Federico Massimo Mazzolani , professore emerito di Tecnica delle costruzioni all'Università Federico II di Napoli,



"ha spiegato chiaramente che non solo non esiste al mondo un ponte sia stradale che ferroviario dalla campata unica lunga come quella che si vorrebbe per il Ponte sullo Stretto di Messina (3,3 km), ma che quelli più lunghi ad oggi costruiti risultano inferiori ai 2 km e non è mai accaduto nella storia delle costruzioni che si pensasse alla realizzazione di opere così diverse da quelle già realizzate e dunque confrontabili, verificabili e monitorabili". "In buona sostanza, il Professore ci dice che dei progetti sulla carta non ci può essere alcuna garanzia perché l'opera che si sta immaginando è completamente diversa da qualsiasi altra opera già esistente e anche i fenomeni fisici che la interesserebbero potrebbero non essere prevedibili", dice Floridaia. Il presidente dell'**Autorità di Sistema portuale** dello Stretto, Mario Mega, ricordando che il progetto in discussione prevede un'altezza libera al di sotto del ponte di 65 metri, "ha rappresentato il concreto rischio che molte navi che già oggi raggiungono altezze simili (figurarsi nei prossimi anni) preferiscano - o siano costrette - a evitare le rotte che prevedono il passaggio attraverso lo Stretto di Messina, per recarsi altrove, con perdita di passeggeri e merci". "Da numerosi altri interventi - scrive Barbara Floridaia - è altresì emerso che la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina non interromperà affatto la necessaria presenza dei traghetti, che dovranno sempre mantenersi in servizio per consentire gli spostamenti dei pendolari tra le città di Messina e Reggio Calabria (il ponte a loro non servirebbe a nulla), per costituire l'alternativa del collegamento tra la Sicilia e il continente in qualsiasi momento il Ponte dovesse risultare inservibile e che, forse, da molti continueranno ad essere preferiti perché probabilmente saranno più economici del pedaggio del ponte". "I soldi non ci sono" Parlando del Ponte sullo Stretto, Barbara Floridaia passa poi alla "spinosa" questione dei costi. "I soldi non ci sono, qui parliamo del nulla", scrive nel suo post su Facebook. "Gli unici soldi che si sono trovati e sono stati stanziati sono altri 320 milioni (e siamo a 620 milioni) per l'ennesima messa in moto della macchina, poi si vedrà. Ma quanti soldi servirebbero? A dircelo è il Documento di Economia e Finanza, appena presentato, che chiaramente indica che l'opera costerebbe 14,6 miliardi, più i soldi che servirebbero ad ANAS per i collegamenti (parliamo di decine e decine di km in centri abitati). I soldi che servirebbero sarebbero tanti e per di più non ci sono. Ma Salvini afferma che li troverà. Dove? Nei fondi delle Regioni Calabria e Sicilia, nella prossima Legge di Bilancio e da fonti di finanziamento europee". "L'Assurdo" "Per tranquillizzare i cittadini, il ministro Salvini vorrebbe far intendere che la maggior parte delle risorse le metterebbe proprio l'Europa ma non è così", dichiara Barbara Floridaia. "Non si tratta di decidere tra ponte sì e ponte no. Qui si parla di un Governo che dice che dovrà restituire i soldi del PNRR perché incapace di realizzare i progetti entro i termini e, nelle stesse ore, firma assegni in bianco ipotecando soldi dei cittadini (non dell'Europa) senza alcuna certezza di ciò che verrà. Ma ci sono o ci fanno? E per quali fini?", conclude. Immagine di repertorio.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

"No al Ponte", la messinese Floridia e le tesi già smentite. Ma "manca la corsia per i banchi a rotelle"

Ponte sullo Stretto: il lunghissimo post della messinese Barbara Floridia e la risposta ironica di Nino Germanà Un post lunghissimo, su Facebook. Che comincia con "Non posso più tacere" . Sarà arrivata al limite, Barbara Floridia . Ma di che si parla? Di Ponte sullo Stretto . Lei è messinese , dovrebbe essere entusiasta dei recenti sviluppi per la realizzazione. Solitamente, coloro che prima e più di tutti ne traggono beneficio, da abitanti di un territorio, dovrebbero essere i primi a manifestare felicità ed entusiasmo. E invece no Barbara Floridia, che da poco è Vice Presidente della Commissione di Vigilanza Rai , è anche senatore del Movimento 5 Stelle . Tutto nella norma, dunque. Per lei il Ponte non si può fare perché "non ci sono i soldi" e quindi il Governo fa solo "propaganda" . Insomma, le solite argomentazioni, in cui ci aggiunge le impossibilità tecniche nel realizzarlo, a detta sua. Ed è anche inutile stare a controbattere alle consuete tesi. Ci limiteremo, nel corso del testo, ad inserire alcuni correlati con cui è già spiegata nel dettaglio la situazione. Qui di seguito, intanto, il post integrale della Floridia, con la risposta in basso, ironica, di Nino Germanà , che richiama ai banchi a rotelle,

"simbolo" (del fallimento) dei grillini, di cui fa parte la Floridia. IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA "Non posso più tacere. So bene che quella del Ponte sullo Stretto di Messina, per il Governo, è semplice propaganda. E la propaganda va sempre bene a chi la fa. La propaganda politica è buona in ogni stagione. Ma, visto che le persone, alla fine, rischiano di credere alla propaganda, è giusto che sappiano la verità. Le persone meritano rispetto e verità. Preciso che, se non avessi sentito parlare di questo Ponte da quaranta anni, se non fossi messinese prima ancora che siciliana, se non conoscessi lo stato delle strade che dal mio paese, Veneto, conducono fino a Messina, sarei anche rimasta in silenzio, come per scelta, spesso, faccio davanti alle assurdità. Ma la mia provenienza, il mio ruolo e lo studio del Decreto Ponte mi obbligano ad intervenire, sicuramente in forma emendativa e formale prima ma oggi, con questo post, finalmente anche in forma pubblica e d'opinione. IL FATTO Apparentemente il Governo in carica sta costringendo il Parlamento, per l'ennesima volta, ad occuparsi della realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, il Ponte sullo Stretto di Messina. Ma perché scrivo apparentemente? Perché nel Decreto Ponte NON si parla di fare o non fare il Ponte sullo Stretto di Messina, bensì di resuscitare la società Stretto di Messina s.p.a. (che fino ad oggi ci è già costata oltre 300 milioni di euro), di creare nuove poltrone per consiglieri d'amministrazione e membri di comitati scientifici, di definire contenziosi già vinti in primo grado e di mantenere l'affidamento all'impresa che ha fatto causa allo Stato. Non di fare il ponte. Inoltre nel Decreto, e questo per me è molto grave, si decide di affidare a un progettista il compito di restaurare (vale a dire rendere attuale!



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

) un progetto del ponte approvato nel lontano 2011 e che già all'epoca aveva incassato ben 223 richieste di integrazioni della Commissione speciale di Valutazione di Impatto Ambientale. Per la serie aggiustiamo un progetto vecchio, neanche finito, per realizzare un'opera faraonica e delicata!!! E questo per me è incredibile. GLI ESPERTI Nel frattempo, per fortuna, illustri auditi nelle Commissioni VIII e IX della Camera dei Deputati, a vario titolo, hanno fornito contributi tecnici sulla costruzione dell'opera. O sulle difficoltà nella realizzazione della stessa. Leggete un po' cosa dicono alcuni di loro: Il professor Federico Massimo Mazzolani, professore emerito di Tecnica delle costruzioni presso l'Università Federico II di Napoli, ha spiegato chiaramente che non solo non esiste al mondo un ponte sia stradale che ferroviario dalla campata unica lunga come quella che si vorrebbe per il Ponte sullo Stretto di Messina (3,3 km) ma che quelli più lunghi ad oggi costruiti risultano inferiori ai 2 km e non è mai accaduto nella storia delle costruzioni che si pensasse alla realizzazione di opere così diverse da quelle già realizzate e dunque confrontabili, verificabili e monitorabili. In buona sostanza, il Professore ci dice che dei progetti sulla carta non ci può essere alcuna garanzia perché l'opera che si sta immaginando è completamente diversa da qualsiasi altra opera già esistente e anche i fenomeni fisici che la interesserebbero potrebbero non essere prevedibili. Il Presidente dell'**Autorità di Sistema portuale** dello Stretto, Ing. Mario Mega, ricordando che il progetto in discussione prevede un'altezza libera al di sotto del ponte di 65 metri, ha rappresentato il concreto rischio che molte navi che già oggi raggiungono altezze similari (figurarsi nei prossimi anni) preferiscano - o siano costrette - ad evitare le rotte che prevedono il passaggio attraverso lo Stretto di Messina, per recarsi altrove, con perdita di passeggeri e merci. I problemi di altezza, come messo in dubbio dalla riflessione di cui sopra, non esistono, come spiegato bene da We Build. Da numerosi altri interventi è altresì emerso che la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina non interromperà affatto la necessaria presenza dei traghetti, che dovranno sempre mantenersi in servizio per consentire gli spostamenti dei pendolari tra le città di Messina e Reggio Calabria (il ponte a loro non servirebbe a nulla), per costituire l'alternativa del collegamento tra la Sicilia e il continente in qualsiasi momento il Ponte dovesse risultare inservibile e che, forse, da molti continueranno ad essere preferiti perché probabilmente saranno più economici del pedaggio del ponte. Senza considerare tutti gli altri aspetti, forse già noti, relativi agli effettivi tempi di costruzione, alla localizzazione della struttura in zone di protezione e comunque distanti dai centri cittadini, alle innumerevoli opere di collegamento che dovranno essere realizzate, alle criticità sismiche, ecc. ecc. I SOLDI Poi c'è il costo. I soldi non ci sono. Quindi parliamo di nulla. Gli unici soldi che si sono trovati e sono stati stanziati sono altri 320 milioni (e siamo a 620 milioni) per l'ennesima messa in moto della macchina, poi si vedrà. Ma quanti soldi servirebbero? A dircelo è il Documento di Economia e Finanza, appena presentato, che chiaramente indica che l'opera costerebbe 14,6 Miliardi, più i soldi che servirebbero ad ANAS per i collegamenti (parliamo di decine e decine di km in centri abitati). I soldi che servirebbero sarebbero

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

tanti e per di più non ci sono. Ma Salvini afferma che li troverà. Dove? Nei fondi delle Regioni Calabria e Sicilia, nella prossima Legge di Bilancio e da fonti di finanziamento europee. Se li prendessero dalla prossima legge di bilancio questo significherebbe tagliare su tutti gli altri servizi e il non potere effettuare la prossima manovra finanziaria. Ci andrebbe bene? Se li prendessero dalle Regioni significherebbe togliere soldi per tutte le altre necessità e penalizzare ulteriormente la parte fragile del nostro Paese. Ci andrebbe bene? Allora, in fine, per tranquillizzare i cittadini, il Ministro Salvini vorrebbe far intendere che la maggior parte delle risorse le metterebbe proprio l'Europa ma non è così. Risulta infatti difficile credergli perché la misura cui fa riferimento (il Connecting Europe Facility- CEF), presenta paletti quasi insormontabili visto che in totale dispone di 25,8 miliardi per tutte le opere europee legate ai 9 corridoi Ten-T e quindi all'Italia non potrebbe che spettare una cifra di pochi miliardi. Inoltre si potrebbe accedere a queste risorse soltanto con la garanzia di completare i lavori entro il 2030. E in questo caso sarebbe impossibile!! Vogliamo ancora credergli? A proposito di costi e soldi: L'ASSURDO Infine, le ultime due notazioni. Con una relazione del 30.04.2021 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, impegnato a esaminare le varie ipotesi di collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria, ha ritenuto che la soluzione di un ponte a più campate fosse potenzialmente più conveniente di quella a campata unica e ha consigliato di effettuare degli approfondimenti per confrontare i due sistemi, che il Ministro Giovannini aveva finanziato con lo stanziamento di adeguate risorse. Il confronto non è mai stato effettuato e il Governo in carica, e in particolar modo il Ministro Salvini, ha insistito sul progetto a campata unica affidato alla stessa impresa affidataria che si aggiudicò l'opera nel 2005, con un bando di gara che indicava il valore dell'opera in 4,4 miliardi. Il Presidente dell'ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione), dott. Busia, ha ammonito che "Col decreto è stato assegnato al privato un notevole potere contrattuale, che va bilanciato modificando il decreto in sede di conversione in legge. In caso contrario, basterà una semplice relazione del privato per determinare le modifiche e gli adeguamenti necessari al ponte. È cioè il privato che decide gli adeguamenti necessari (e quindi i costi dell'opera), e non lo Stato. Sembrerebbe pertanto necessario che questa relazione sia predisposta dal Ministero, non dallo stesso soggetto contraente". In parole povere è il privato che decide sugli adempimenti necessari (e quindi anche sui costi dell'opera) e non lo Stato. Pazzesco. Che dire? Sembra che tutto ciò sia incredibile ma non lo è. È tutto vero. In conclusione non si tratta di decidere tra ponte sì e ponte no. Qui si parla di un Governo che dice che dovrà restituire i soldi del PNRR perché incapace di realizzare i progetti entro i termini e, nelle stesse ore, firma assegni in bianco ipotecando soldi dei cittadini (non dell'Europa) senza alcuna certezza di ciò che verrà. Ma ci sono o ci fanno? E per quali fini?" La risposta (ironica) di Nino Germanà Utilizza l'ironia, Nino Germanà , Deputato siciliano della Lega e forte sostenitore del Ponte. In risposta al post della Floridia, chiama in causa un simbolo (i banchi a rotelle) e uno slogan ("apriremo il Parlamento come uno scatoletta di tonno") del Movimento 5 Stelle, entrambi specchio del fallimento

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di un partito che ha perso molti consensi dopo la grande illusione che ha accecato gli italiani. "Fonti del Movimento 5 Stelle, partito di appartenenza della senatrice Barbara Floridia, avrebbero riferito che nel comunicato stampa diramato ieri dal loro capogruppo al Senato, oltre a tutte le criticità già evidenziate, ci sarebbe stata da parte dei progettisti dell'opera una grave dimenticanza - scrive Germanà sui social - ovvero la mancata previsione della realizzazione di una corsia preferenziale per i banchi a rotelle . Il Movimento inoltre fa sapere che il loro ufficio legislativo sta lavorando ad un emendamento: sono pronti a dare battaglia con l'apricatole per aprire ancora una volta il Parlamento " , conclude Germanà. Riflessioni La Floridia ha tirato fuori alcune audizioni alla Camera. Ma, a proposito di audizioni, eccone altre. Addirittura FareAmbiente(!) Dispiace che siano sempre i soliti ad alimentare la propaganda No Ponte, tra l'altro con argomentazioni che ormai non stanno più in piedi e che in vari modi sono già state smontate e smentite. Ma tant'è: non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire. Continueranno nel loro infinito e ideologico "no" a tutto. Peccato che, dopo aver "rallentato" lo sviluppo dell'Italia, aumentando invece sussidi al grido di "no infrastrutture e sì a sussidi, con il reddito non si lavora", adesso al Governo non ci sono più e i loro "no" resteranno aria fritta.

Siracusa verso il voto. Trigilio presenta il suo programma: "la mia idea per cambiare la nostra città"

Il programma prevede la realizzazione del nuovo stadio di calcio "Nicola De Simone" con il sistema del "project-financing" e riqualificazione dell'attuale area rivalutando il quartiere Santa Lucia che sarà dotato di un Piano Particolareggiato, creando un polmone verde "Il mio programma elettorale, da candidato sindaco e da candidato consigliere comunale con la lista Sud Chiama Nord, è il frutto di un lavoro sinergico in un continuo raffronto con le varie realtà della nostra Città. Un programma "rivoluzionario", poliedrico e multidisciplinare, che dal 3 maggio, data di scadenza del deposito delle liste elettorali, sarà consultabile sull'albo pretorio comunale e sulla mia pagina Facebook. Si parte dalla redazione del Pug, Piano Urbanistico Generale, che manderà in pensione il vecchio PRG tra l'altro scaduto nel 2017, con rivisitazione integrale del Piano di Mobilità Sostenibile, previa concertazione con i Cittadini, cosa mai avvenuta fino ad ora, per ovviare ai disastri combinati dalle due precedenti Amministrazioni (leggasi anche piste ciclabili) che sono sotto gli occhi di tutti; con imprescindibile "rivoluzione" del trasporto pubblico". A parlare è Roberto Trigilio, avvocato e candidato a sindaco per

Sud chiama Nord. "Nella mia idea di città internazionale ruolo strategico avrà il porto con la realizzazione, fra le altre, della Stazione Marittima e delle infrastrutture connesse ed ecco perché puntiamo alla redazione del Piano Regolatore del Porto che ricomprenda organicamente in un unico sistema il Porto Grande, il Porto Piccolo o Marmoreo, Capo Santa Panagia nonché il Porticciolo di Ognina ed il Porticciolo di Fontane Bianche. Mi batterò affinché il nostro sistema portuale venga ricompreso all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, affinché tragga vantaggi economici e di sviluppo. Abbiamo una priorità, eliminare il sostantivo "periferia" dal nostro dizionario, alludo alla Mazzarrona, alle zone balneari, Tivoli, Traversa Case Bianche, etc alle quali porteremo servizi ed infrastrutture degne di una città europea - dice -. Altro punto fermo ed imprescindibile è la manutenzione straordinaria delle attuali case popolari comunali mediante un sistema che rivoluzionerà il rapporto tra l'Amministrazione Comunale con chi abita in quelle zone lasciate al degrado più assoluto, in barba alle continue promesse, "solo elettorali" delle precedenti Amministrazioni. Altro pilastro del Programma è la "rivoluzione" dell'Edilizia Scolastica che allo stato è un vero disastro. Innanzitutto necessita fare sapere all'intera Cittadinanza lo stato in cui versano gli edifici. Serve implementare ogni tipo di sforzo per mettere in sicurezza tutti gli edifici, nessuno escluso, e nel contempo programmare la realizzazione di nuove scuole proiettate al futuro. Per una città che produce è essenziale la promozione della partnership pubblico-privata non solo per declinare il Piano di rilancio di Siracusa ma anche per intercettare tutte le possibili opportunità". Il programma prevede la realizzazione del nuovo stadio di calcio "Nicola De Simone" con il sistema del "project-financing" e riqualificazione



Immagine
non disponibile

Siracusa News

Augusta

dell'attuale area rivalutando il quartiere Santa Lucia che sarà dotato di un Piano Particolareggiato, creando un polmone verde. "Potenziare tutti gli impianti sportivi tra cui il Palazzetto della Sport "Concetto Lo Bello" la realizzazione della copertura della piscina comunale, con annessi servizi, per permettere alla gloriosa squadra di pallanuoto Ortigia di avere una casa senza andare a giocare, vergognosamente, da altre parti - conclude Trigilio -. Ampio risalto al decoro urbano e all'implementazione del verde pubblico con sistemazione e creazione di spazi pubblici per i bambini. Inoltre, sono previsti servizi alle categorie più deboli, abbattimento del costo della Tari del 15-20% aumentando la raccolta differenziata, l'impegno a ridurre almeno del 20% le aliquote Imu, la tutela del mondo animale con lotta al randagismo, creazione del nuovo canile, con annesso cimitero dedicato, e di un'oasi felina, con supporto alle Associazioni e convenzioni "ad hoc" con i veterinari. Cominciamo a considerare i commercianti come lavoratori. Ogni negozio che chiude è un posto di lavoro che si perde. Anche gli ambulanti sono lavoratori. Regolamentazione dei mercati di quartiere evitando conflittualità, cercando un accordo tra le Parti. Lo stesso dicasi le Piccole e Medie imprese surclassate dalla grandi imprese ghiotte di appalti pubblici, PMI da tutelare inserendo, ove ne sussistano, nei bandi pubblici i presupposti, del cosiddetto "principio di territorialità" nelle gare con offerte economicamente più vantaggiose per far lavorare le imprese di zona. Riaprire il Teatro comunale supportando ogni iniziativa culturale utile. Creazione di un polo universitario autonomo, "ridare dignità ai Nostri Morti" riqualificando l'attuale cimitero con la creazione di apposito nuovo servizio di cremazione e la previsione del nuovo Cimitero di Cassibile/Fontane Bianche. Il programma dedica un settore all'imprenditoria giovanile con la creazione di uno "Sportello Suap Giovani" a loro dedicato per lo sviluppo delle start-up e di ogni iniziativa imprenditoriale giovanile. E tanto, tanto altro. Questo è solo il condensato del nostro programma. Ricordo infine che "Sud chiama Nord" è stato promotore dell'emendamento approvato nell'ultima Legge di bilancio regionale che prevede, per gli esercizi finanziari 2023-2025, che porta ai comuni nei cui territori ricadono i "Teatri di pietra", tra cui ricade ovviamente Siracusa, la somma di 5 milioni di euro annui, per tre anni consecutivi". © Riproduzione riservata - Termini e Condizioni Stampa Articolo.

Formazione e occupazione in primo piano. Il porto di Palermo entra a far parte dell'Escola Europea - IntermodalTransport

Monti: "Costruiamo infrastrutture e attraiamo traffico ma la comunità locale deve avere le risorse umane specializzate in attività marittime" Palermo - Nei giorni scorsi Comitato direttivo, nell'annuale seduta che si è svolta a Civitavecchia, ha votato e approvato all'unanimità l'ingresso del porto di Palermo e, quindi, dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, nella Escola Europea di IntermodalTransport . Un grande traguardo - mai nessuno era riuscito negli anni ad aggiungersi ai soci fondatori - che testimonia il grado di reputazione raggiunta dall'Authority siciliana in ambito internazionale. La Escola Europea - IntermodalTransport, diretta da Eduard Rodés, è un centro di alta formazione, punto di riferimento internazionale per il trasporto intermodale e la logistica , e promuove, attraverso corsi innovativi, il trasporto intermodale come base per una logistica sostenibile. Pasqualino Monti presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale : "Un ingresso prestigioso, un valore aggiunto per il porto di Palermo, impegnato in numerosi progetti di infrastrutturazione e di innovazione tecnologica per attrarre nuovi traffici, sia passeggeri che merci

nei prossimi mesi. Per questa ragione la comunità locale deve avere le risorse umane necessarie specializzate in attività marittime, dalle crociere al ro-ro. Sono molto soddisfatto e voglio ringraziare i soci fondatori che hanno creduto nell'AdSP ritenendola all'altezza di far parte di un'élite internazionale che da diciassette anni svolge corsi di formazione di altissimo livello sulle professioni del mare e della logistica in tutta Europa non solo". La Escola è stata fondata nel 2006 da tre importanti porti del Mediterraneo : il porto di Barcellona, principale infrastruttura di trasporto e servizi in Spagna, il porto di Genova, scalo marittimo naturale dell'area più industrializzata del nord Italia; e il porto di Roma, Civitavecchia, che possiede grandi potenzialità di sviluppo garantite da diversi milioni di metri quadrati di aree retroportuali disponibili. A i porti si aggiungono due compagnie di navigazione: Grimaldi Lines, che possiede una delle flotte più grandi al mondo di navi ro/ro multipurpose e car carrier , e Grandi Navi Veloci, che nel 1992, anno della sua fondazione, ha introdotto navi di nuova concezione, in grado di soddisfare le esigenze combinate del trasporto rapido di passeggeri, veicoli e merci nel Mediterraneo. Ciò che distingue l'Escolada altri metodi e centri di formazione è la combinazione di teoria e realtà, consentendo agli studenti di sperimentare ciò che hanno imparato nelle aule. I partner, cioè i porti e le compagnie marittime, danno accesso a strumenti di formazione impareggiabili: le infrastrutture e i mezzi tecnici. Lo fanno per promuovere le proprie attività e per dare valore al settore logistico-portuale, che si sta costantemente rafforzando attraverso tre elementi principali: la crescente importanza economica, la creazione di posti di lavoro e la sostenibilità delle soluzioni offerte. Riflette il segretario



Immagine
non disponibile

Ship Mag

Palermo, Termini Imerese

generale dell'AdSP Luca Lupi : "La nostra presenza nella Escola Europea rende concreta la possibilità di far diventare Palermo e la Sicilia il punto di riferimento di tutto il sud Italia per la formazione legata alle professioni marittimo-portuali e alla logistica in generale. Una grande opportunità in termini previsionali. In altre realtà, grazie alla Escola, con cui ho già avuto modo di collaborare nel corso degli ultimi anni, sono stati avviati dei percorsi ITS per la formazione professionale nel settore della logistica e dell'intermodalità. Il placement, ovvero l'inserimento nel mercato del lavoro dei giovani che hanno partecipato, è stato del 90%". L'Escola, inoltre, apre anche un ventaglio di ulteriori opportunità, primo fra tutti l'internazionalizzazione dei nostri porti. Negli ultimi anni, infatti, ha avviato relazioni con la sponda sud del Mediterraneo - Egitto, Marocco, Tunisia, Malta - e farne parte significa essere interlocutori privilegiati di quelle realtà, condizione determinante per lo sviluppo di nuovi traffici. L'AdSP, insomma, scopre un altro tassello della sua attività sul territorio: investe, realizza opere ma non dimentica la creazione di sviluppo e occupazione attraverso la formazione: "Non va sottovalutato -conclude Lupi - il segnale dato da Grimaldi e Gnv nel voler coinvolgere anche il porto di Palermo: significa che qui ormai hanno messo le basi e che ragionano in termini di ulteriore crescita e di nuovi traffici". A margine del Comitato odierno, infine, è stato deliberato che la prossima riunione del direttivo avrà luogo proprio a Palermo.

Il Nautilus

Focus

Norwegian Cruise Line Holdings traccia un percorso verso zero emissioni di gas serra con i nuovi obiettivi a b/m termine

Obiettivi: ridurre l'intensità dei gas serra del 10% entro il 2026 e del 25% entro il 2030 rispetto al 2019. Migliorare la strategia di azione climatica con un focus sull'efficienza, l'innovazione e la collaborazione. Norwegian Cruise Line Holdings Ltd (NYSE: NCLH) (la Compagnia), un'azienda leader mondiale nel campo crocieristico che gestisce Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises, ha lanciato oggi la sua rinnovata strategia di azione climatica così come gli obiettivi di emissioni di gas serra (GHG) a breve e medio termine per sostenere l'ambizioso perseguimento da parte della compagnia delle zero emissioni entro il 2050. Queste azioni sottolineano il forte impegno della compagnia per la decarbonizzazione come parte del suo programma di sostenibilità mondiale, Sail & Sustain. Componenti chiave dei nuovi obiettivi intermedi della compagnia per la riduzione delle emissioni dei gas serra includono: -Riduzione dell'intensità dei gas serra del 10% entro il 2026 e del 25% entro il 2030, rispetto alle linee guida del 2019 con l'intensità misurata sulla base della capacità per giorno[1]. -Gli obiettivi comprendono le emissioni della compagnia derivanti dalla sua flotta di navi, isole e strutture

(Scopes 1 & 2) oltre alle attività a monte legate al carburante e all'energia, che includono le emissioni di gas serra (parte dello Scope 3). Come tali, gli obiettivi cattureranno l'impatto totale delle emissioni di gas serra dovute al consumo di carburante della compagnia. -Gli obiettivi intermedi forniscono una tabella di marcia per sostenere l'attuale ambizione della compagnia di raggiungere le zero emissioni entro il 2050. Lo scopo di questo impegno si espande all'intera impronta ecologica della compagnia, compreso il suo vasto network di fornitori e partner nella sua catena di valore. Siamo fieri di affinare e rafforzare ulteriormente la nostra strategia di azione climatica che include l'introduzione di tappe intermedie per la riduzione dell'intensità dei gas serra: queste ci guideranno nel nostro ambizioso perseguimento delle zero emissioni entro il 2050, ha affermato Harry Sommer, President e Chief Executive Officer-elect di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. (NCLH). Ogni aspetto della nostra attività, da terra a bordo, ha la propria parte di responsabilità nel progettare, realizzare e concretizzare i risultati della decarbonizzazione e il nostro Consiglio di Amministrazione ha rafforzato questa aspettativa stabilendo una responsabilità condivisa e legando gli incentivi per l'intero team di management a questo sforzo critico. Abbiamo anche fatto un ulteriore passo avanti di recente annunciando la modifica di due delle nostre future navi nuove di zecca della classe Prima per sostenere l'utilizzo di metanolo verde in futuro. Sommer ha continuato: Stiamo anche attivando e mobilitando il nostro intero network di membri del team, porti e destinazioni, fornitori e partner, e ospiti per agire adesso e unirsi a noi in questo viaggio trasformativo, ampliando ulteriormente i risultati che potremmo raggiungere da soli. La rinnovata strategia



Il Nautilus

Focus

di azione climatica della compagnia è incentrata su questi tre pilastri: efficienza, innovazione e collaborazione.

Efficienza La compagnia è focalizzata sull'ottimizzazione dell'efficienza per la sua flotta esistente che può avere un impatto immediato sul consumo di energia a bordo e le emissioni dei gas serra così come generare risparmi di carburante. Questo include sia investimenti in corso in sistemi e tecnologie, come ad esempio l'upgrade del sistema HVAC e sistemi di ripristino della dispersione di calore, così come miglioramenti operativi, come ad esempio itinerari smart e pianificazione dei viaggi e ottimizzazione delle operazioni legate alla ricettività. I cambiamenti operativi richiedono disponibilità di dati, educazione e senso di responsabilità, per cui la compagnia sta anche costruendo e investendo nei sistemi e processi interni per abilitare i membri del suo team, e persino gli ospiti, per operare le sue navi con efficienza ottimale.

Innovazione La compagnia sta innovando per soluzioni di lungo periodo e tecnologie, inclusi coloro che supportano l'abilità di operare con i carburanti verdi. Dal 2022, la compagnia ha completato con successo test di fusioni di biocarburanti su più navi, in cui è stata usata un'unione del 30% di biocarburante e 70% di gasolio marino approssimativamente. La compagnia crede che il biodiesel sia un carburante sostenibile di transizione che può supportare il percorso di decarbonizzazione mentre vengono testate e perfezionate soluzioni di lungo periodo. Più a lungo termine, la compagnia vede il metanolo verde come una soluzione promettente e ha annunciato recentemente la modifica delle ultime due navi della classe Prima, che verranno consegnate tra il 2027 e il 2028, per permettere l'utilizzo del metanolo verde come fonte alternativa di carburante in futuro. Anche se in futuro saranno necessarie ulteriori modifiche per consentire l'uso completo del metanolo in aggiunta al carburante marino tradizionale su questi viaggi, questo rafforza l'impegno della compagnia per la decarbonizzazione. L'uso di metanolo verde risulterebbe in una drastica riduzione delle emissioni, includendo fino al 95% di riduzione di CO₂, e le sue proprietà consentono di continuare a utilizzare lo stoccaggio e il bunkeraggio del carburante convenzionale con meno modifiche rispetto ad altri combustibili emergenti presenti sul mercato in questo momento.

Collaborazione Il percorso per il raggiungimento delle zero emissioni sarà complesso e richiederà una collaborazione significativa nel network di stakeholders della compagnia, compresi i fornitori, le comunità, i governi e le ONG per collaborare collettivamente e trovare soluzioni per combattere il cambiamento climatico. La compagnia è continuamente alla ricerca di partnership per sostenere gli sforzi che circondano lo sviluppo dei carburanti green insieme alle infrastrutture globali per produrre, immagazzinare e distribuire questi carburanti. La compagnia vede anche la collaborazione tra diversi settori come stimolo per un cambiamento effettivo e accelerato ed è un membro attivo nelle associazioni di settore, come ad esempio il Methanol Institute, e i forum regionali. Per esempio, la compagnia è un partner innovatore del Pacific Northwest to Alaska Green Corridor, uno sforzo collaborativo tra porti, governi e operatori crocieristici nella regione, per esplorare un corridoio marittimo green che abbia lo scopo di accelerare il raggiungimento delle zero emissioni di gas serra delle navi e delle operazioni tra l'Alaska, la British Columbia e Washington. Inoltre, la compagnia continua a collaborare attivamente

Il Nautilus

Focus

con porti chiave per accelerare l'utilizzo della tecnologia ad energia shore che permette alle navi da crociera di connettersi con reti elettriche onshore per fornire molta della energia necessaria quando sono ormeggiate. Mentre l'espansione dell'infrastruttura a terra è in corso, la compagnia sta anche equipaggiando le sue navi con la tecnologia necessaria per il plug-in, con l'obiettivo di avere approssimativamente il 70% della propria flotta equipaggiata entro il 2025. Siamo incoraggiati a vedere i significativi progressi e lo slancio in tutti i settori verso la decarbonizzazione, ma continuano ad esistere sfide fondamentali per la completa decarbonizzazione dell'industria crocieristica entro il 2050, afferma Jessica John, vice presidente ESG, Investor Relations e Corporate Communications presso Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. Piuttosto che aspettare che queste sfide si dissolvano, la nostra strategia consiste nell'agire ora per implementare soluzioni per l'efficienza oggi, innovare per soluzioni future e collaborare con i nostri stakeholder lungo il percorso. Alla base di questa strategia ci sono una buona governance e una gestione efficace dei rischi, mentre lavoriamo per portare avanti i nostri sforzi di azione per il clima e costruire la resilienza della nostra azienda. Per saperne di più, guardate qui un video che illustra la strategia e gli obiettivi dell'azienda in materia di azione per il clima. Visita il nostro sito web in questa sezione per ulteriori informazioni. [1] Capacità per giorno è definita come posti disponibili per la vendita moltiplicati per il numero di giorni di crociera per il periodo di servizio delle navi.

Informare

Focus

Nel primo trimestre del 2023 il traffico delle merci nei porti spagnoli è calato del -1,7%

La contrazione è stata generata dalla riduzione del -8,6% dei carichi containerizzati. Nel primo trimestre del 2023 i porti spagnoli hanno movimentato 134,47 milioni di di merci, con una diminuzione del -1,7% sullo stesso periodo dello scorso anno. A contenere la flessione è stato principalmente l'aumento del +5,2% delle rinfuse liquide attestatesi a 23,58 milioni di tonnellate. In crescita anche le merci convenzionali con 20,74 milioni di tonnellate (+3,1%) così come le rinfuse liquide che hanno totalizzato 44,46 milioni di tonnellate (+0,4%). Il calo è stato determinato dall'accentuata riduzione del -8,6% del traffico containerizzato che è ammontato a 42,24 milioni di tonnellate ed è stato realizzato con una movimentazione di container pari a 3.867.183 teu (-7,9%), di cui 1.950.445 teu in transito (-13,1%). Nel settore dei passeggeri il totale è stato di 6,10 milioni di persone (+55,3%), di cui 1,83 milioni di crocieristi (+126,3%) e 4,26 milioni di passeggeri dei servizi regolari (+36,8%).



Informare

Focus

Il MIT ha pubblicato le linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento sulle concessioni portuali

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti assume un ruolo rilevante nel rilascio e proroga delle concessioni. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha pubblicato le linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del MIT di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202. Annunciando la pubblicazione del decreto, che riportiamo a questo link, il dicastero ha specificato che il confronto del vicepresidente del Consiglio e ministro Matteo Salvini con il ministro Raffaele Fitto «ha consentito di condividere e chiudere il tema delle linee guida per le concessioni portuali che permette il traguardo di una importante milestone connessa alla terza rata del PNRR». Tra i punti di criticità della legislazione italiana in materia di porti, la Commissione Europea, ai fini dell'approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, aveva infatti segnalato la necessità di adottare criteri chiari, non discriminatori e trasparenti per l'aggiudicazione delle concessioni portuali da attuarsi mediante la modifica annunciata dal governo italiano del regolamento relativo alle concessioni

portuali. In particolare, la Commissione aveva proposto di limitarne la durata massima. A tal proposito il decreto ministeriale prevede che la durata della concessione sia commisurata agli investimenti previsti dal Piano Economico-Finanziario (PEF) predisposto dal concessionario sulla base di format elaborati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e che prima dell'indizione della procedura ad evidenza pubblica per il rilascio della concessione l'Autorità di Sistema Portuale invii il PEF all'ART, ART che le linee guida specificano possa "rilasciare pareri in merito alle procedure di affidamento e ai procedimenti di rilascio delle concessioni, anche su richiesta delle **AdSP**, e proporre l'eventuale adozione dei provvedimenti di sospensione, decadenza o revoca degli atti di concessione". Indicazioni che assegnano evidentemente all'Autorità di Regolazione dei Trasporti una facoltà di intervento diretto sull'operato dei concessionari scavalcando l'Autorità di Sistema Portuale. Quanto alla durata complessiva della concessione, il decreto prevede che questa venga proposta da soggetto candidatosi all'ottenimento della concessione e debba essere tale da consentire la remunerazione del capitale investito e comunque non superiore al periodo di ammortamento delle opere realizzate. Relativamente all'eventuale estensione della durata della concessione, si specifica che potrà essere consentita solo per concessioni superiori a dieci anni. Anche in questo caso l'ART è chiamata a svolgere un ruolo primario in quanto - specifica il decreto - in caso di istanza di proroga di una concessione o un affidamento di durata superiore a dieci anni, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, previa notifica obbligatoria da parte dell'autorità concedente, si dovrà esprimere entro trenta giorni dalla data di



Informare

Focus

notifica con parere vincolante circa la coerenza dell'istanza con il PEF collegato alla concessione o all'affidamento. Inoltre - precisa il decreto ministeriale - "nel caso in cui l'istanza di proroga riguardi una concessione di durata superiore a quaranta anni ovvero tale soglia sia superata per effetto dell'eventuale proroga, l'AdSP richiede al MIT un parere preventivo circa la coerenza dell'istanza con gli strumenti di pianificazione strategica del settore. Il Ministero si pronuncia entro venti giorni decorrenti dal ricevimento della richiesta corredata di tutte le informazioni necessarie al rilascio del parere".

Informazioni Marittime

Focus

Omologato in Giappone il travaso di ammoniaca con terminali di ormeggio

Sistema utile per facilitare il trasferimento da un impianto onshore a una petroliera offshore e viceversa Sofec , una società del gruppo giapponese Modec , ha ricevuto l'approvazione in linea di principio (approval in principle - AiP) dalla società di classificazione DNV per il suo nuovo sistema di trasferimento dell'ammoniaca che utilizza diverse tecnologie di ormeggio. Secondo lo sviluppatore, il sistema di travaso mira ad alleviare la sfida del trasporto di ammoniaca liquida da un terminale onshore a una petroliera offshore remota e viceversa. L'impianto con terminali di ormeggio a punto singolo consente un risparmio di tempo e di costi per i siti di produzione di ammoniaca verde situati in località remote. Sofec è un fornitore chiavi in mano di terminali marini, torrette e altri sistemi di ormeggio. Condividi Tag porti Articoli correlati.



L'agenzia di Viaggi

Focus

L'estate mediterranea di Msc World Europa

(NAPOLI) - La nave arriva per la prima volta in un porto. La tradizione marinara prevede allora un'accoglienza speciale con cerimonia dedicata. Si chiama maiden call e ha visto protagonista, nei giorni scorsi, Msc World Europa, l'ammiraglia green di Msc Crociere. Dopo il battesimo a Doha, in Qatar, e una felice stagione inaugurale durante la Coppa del Mondo di calcio, la nave ha debuttato nel Mediterraneo, dove trascorrerà estate e inverno proponendo crociere settimanali. E ha attraccato quindi, per la prima volta, in diversi porti italiani. Tra cui c'è Napoli, città tra le protagoniste indiscusse del nostro turismo, in particolare quest'anno. Al maiden call partecipano le principali autorità e istituzioni cittadine, i rappresentanti del settore marittimo e del commercio, oltre naturalmente al comandante della nave e a una rappresentanza del management della compagnia. Lo scambio dei "Crest" - insegne o emblemi posti su targhe - suggella un patto e mette in risalto la centralità del fattore umano. Un'usanza che a Napoli ha un sapore particolare. Qui l'armatore Gianluigi Aponte continua a essere per tutti il "Comandante". Sempre qui, gli uffici di Msc Crociere contano oggi oltre 700 persone. È il momento in cui da organizzazione e pianificazione si passa alla realtà, con tutto quello che concerne per il territorio, con gli "alberghi galleggianti" che si integrano con la città. Ecco che Regione, Comune, Autorità portuale e compagnia danno il via a una nuova storia, che per Napoli nel 2023 significa 83 scali e una movimentazione di oltre 415mila ospiti tra la new entry Msc World Europa e altre sette navi della flotta che scaleranno il porto partenopeo. Ma restiamo qui, sulla nave dei record, che trascorrerà l'estate tra Genova, Napoli, Messina, Malta, Barcellona e Marsiglia. Con 333 metri di lunghezza, 47 di larghezza, una stazza lorda di 215.863 tonnellate, 22 ponti, un pescaggio di 9,4 metri, 40mila mq di spazio pubblico e 2.626 cabine, in grado di accogliere 6.762 ospiti, l'ammiraglia è tra le navi da crociera più grandi al mondo e in assoluto è la più grande alimentata a Gnl (gas naturale liquefatto). È attualmente la nave da crociera più green, nonché la più richiesta per le crociere dell'estate alle porte. «La nave è piena anche adesso - dice Leonardo Massa, managing director di Msc Crociere - ed è sicuramente la più richiesta dal mercato italiano per le crociere estive, assieme a Msc Seashore, Msc Grandiosa, Msc Divina. Parlando agli agenti di viaggi, oggi invece le migliori opportunità da cogliere per i mesi estivi riguardano le crociere di sette notti in Adriatico di Msc Opera, gli itinerari di Msc Splendida che arrivano in Turchia, le nuove destinazioni di Msc Magnifica. Quest'anno abbiamo una capacità nel Mediterraneo che non avevamo mai avuto prima e 14 porti di imbarco italiani. È andata molto bene la stagione invernale, con tre navi nel mare nostrum sempre piene. E il prossimo inverno sarà altrettanto importante, con la stessa World Europa che prosegue le crociere settimanali nella regione». La vocazione internazionale della nave - che già lo esplicita nel nome



L'agenzia di Viaggi

Focus

di battesimo - è messa in luce, nel capoluogo campano, anche dalla performance musicale che chiude la cerimonia del maiden call. Sul palco del World Theatre va in scena un estratto della performance "That's Napoli Show", dove la canzone napoletana classica incontra la musica pop dance internazionale. Così, per esempio, le note di "Video killed the radio star" si fondono con "O surdato 'nnammurato", in un inno ai viaggi in tutto il mondo. Oltre al "re Mediterraneo", la compagnia ha chiuso «un'ottima stagione nel Golfo persico con tre navi, tanto che riconfermiamo tre unità per il prossimo inverno: due negli Emirati e una in Mar Rosso, dove abbiamo aggiunto all'itinerario la terza tappa in Egitto a Sharm el Sheikh, oltre agli scali in Arabia Saudita e Giordania - aggiunge - Bene anche il Nord Europa, le crociere da Miami e sta prendendo piede anche tra gli agenti di viaggi la "scommessa" New York destinazione crocieristica». Massa sottolinea quanto tutto il prodotto stia «funzionando per il nostro mercato. Costruire navi nuove ci permette di ampliare la gamma di clienti e i target a cui proporre la nostra offerta. Oggi c'è chi cerca continue novità legate alle navi, chi vuole nuovi itinerari, chi è particolarmente attento al prezzo. In questo, per esempio, le navi più piccole rappresentano un'opportunità incredibile. Questa grande varietà porta alla crescita della nostra industria». Comune denominatore per guardare al futuro è la sostenibilità. «L'azienda ha già segnato la rotta in termini di investimenti e adesso porta avanti il sogno di arrivare al 2050 a emissioni zero. Dal 2014 a oggi abbiamo già ridotto le nostre emissioni nell'ambiente del 38%. Un pezzo di strada è stato fatto, il resto è tutto da scrivere».

L'agenzia di Viaggi

Focus

Msc Meraviglia, al via le crociere da New York tutto l'anno

Prende il via la nuova stagione di crociere Msc da New York. Msc Meraviglia ha raggiunto il nuovo homeport al Brooklyn Cruise Terminal. È la prima nave della compagnia a effettuare partenze da New York tutto l'anno, con l'obiettivo di aumentare i porti di imbarco negli Stati Uniti ampliando l'offerta di crociere. Msc, infatti, ha già diversi itinerari in partenza da Miami e anche da Port Canaveral/Orlando in Florida. Per il mercato Italia, New York ha maggiore disponibilità di collegamenti aerei diretti. Inoltre, è possibile abbinare alle crociere soggiorni con i pacchetti "Stay & Cruise". Msc Crociere suggerisce una selezione di hotel che prevedono, nel pacchetto, una visita guidata gratuita di Manhattan e dei suoi punti di riferimento prima di imbarcarsi sulla nave. Il personale dell'hotel è a disposizione anche per prenotare altre escursioni, da un "city tour" standard a un'escursione speciale serale. Per quanto riguarda le crociere, gli itinerari da New York di Msc Meraviglia vanno da 6 a 11 notti: per Bahamas e Florida, in programma crociere tropicali da 7 a 11 notti con destinazioni tra cui Miami e Port Canaveral, Florida, Nassau e Ocean Cay Msc Marine Reserve, Bahamas, Cozumel e Costa Maya, Messico; dal mese di agosto, rotta verso le Bermuda con gli ospiti che potranno scegliere crociere di 5 e 6 notti a Kings Wharf nelle Bermuda ed esplorare le bellezze dell'isola; in autunno, itinerari di 10 e 11 notti in Canada e New England con scalo a Newport, Boston e Portland negli Stati Uniti e a Saint John, Halifax, Charlottetown e Sydney in Canada.



L'agenzia di Viaggi

Focus

Bahamas, i numeri record delle crociere

Quasi 2 milioni di crocieristi sbarcati nei porti delle Bahamas nei primi due mesi del 2023, con un aumento percentuale del 120,1% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Le Bahamas continuano a guidare la ripresa complessiva del turismo crocieristico in tutta la regione caraibica. Nello specifico, 751.334 arrivi sono attribuibili al solo porto di Nassau, che si conferma accesso principale all'arcipelago per quanto riguarda le crociere. «In occasione dei numerosi incontri con i professionisti delle crociere e della navigazione abbiamo avuto l'occasione di illustrare il nostro modello crocieristico che prevede l'espansione di questo dalla capitale, Nassau, alle altre isole principali dell'arcipelago», ha affermato Chester Cooper, vice primo ministro delle Bahamas e ministro del Turismo, degli Investimenti e dell'Aviazione. Prosegue intanto il progetto di riqualificazione del porto crocieristico di Nassau (Nassau Cruise Port at Prince George Wharf), nei confronti del quale c'è dichiarato ottimismo: l'investimento di 300 milioni di dollari, include un sesto ormeggio, un nuovo terminal, attrazioni culturali, come il Museo del Junkanoo, e spazi dedicati agli eventi e all'intrattenimento. Il primo incontro della Florida-Caribbean Cruise Association (Fcca) - che comprende 23 compagnie di crociera - organizzato fuori dalla Florida si terrà proprio a Nassau.



Costa Firenze ha lasciato il Brasile per la sua ultima stagione in Europa

La nave nel 2024 sarà trasferita nella flotta americana Carnival Cruise Line Genova - Costa Firenze ha completato la sua prima e lunga (cinque mesi) stagione in Sud America e si avvicina al trasferimento nella flotta Carnival Cruise Line . Il passaggio di consegne avverrà nel 2024. Costa Firenze ha offerto una serie di crociere domestiche in Brasile con partenze da Santos, Rio de Janeiro e Salvador e un itinerario di sette notti con tappa anche a Ilhéus La nave sta effettuando ora una traversata transatlantica in vista della stagione d'addio al marchio Costa in Europa. Il viaggio di riposizionamento di 19 notti è partito da Santos e prevede visite a sette destinazioni prima di arrivare a Savona il 5 maggio. I porti di scalo includono Rio de Janeiro, Salvador e Fortaleza, in Brasile, oltre a Tenerife, Málaga e Barcellona, in Spagna, e Marsiglia Dopo un successivo viaggio di sola andata verso la Germania, Costa Firenze offrirà una serie di crociere di sette notti nei fiordi norvegesi e in Danimarca per tutta l'estate 2023. Partendo dal porto tedesco di Kiel , il programma include visite a Geiranger, Stavanger, Haugesund, Copenaghen e altre località. Dopo ulteriori itinerari nel Mediterraneo e nell'Atlantico durante l'inverno 2023-2024, Costa Firenze saluta Costa Crociere all'inizio del 2024. La nave a quel punto andrà ad aggiungersi al concept di Carnival. Dopo una sosta bacino di carenaggio, la nave raggiungerà così Carnival Venezia offrendo crociere a tema italiano in Nord America a partire da maggio. Carnival Firenze offrirà inizialmente un programma annuale di crociere sulla Riviera messicana e sulla Baja California con partenza dal porto di Long Beach. Gli itinerari includono crociere da quattro a sette notti verso destinazioni famose nella regione, tra cui Cabo San Lucas, Puerto Vallarta, Mazatlán.



Immagine
non disponibile

Concessioni portuali, Assiterminal: "Linee guida risentono di un dialogo poco allineato tra Bruxelles e l'Italia"

Il direttore generale Ferrari: "Come spesso succede in questi casi il risultato non è armonico" Genova - "Le linee guida appena emanate pare risentano di un dialogo asincrono tra funzionari di Bruxelles e amministrazioni italiane, tra ingerenze tecnocrate e stress test dell'attuale maggioranza sul PNRR predisposto dal precedente Governo. Come spesso succede in questi casi il risultato, a distanza di pochi mesi dall'emanazione del regolamento sulle concessioni non è armonico e quindi non può che preludere a una riforma organica che ridisegni, con norma primaria, anche le funzioni delle Istituzioni che vengono richiamate: e se lo dice anche l'Avv Davide Maresca mi sento più che supportato", spiega a ShipMag Alessandro Ferrari, Direttore generale Assiterminal commentando il decreto emanato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che regola il delicatissimo ambito delle concessioni portuali. "L'unico elemento dinamico è all'art.9, diversamente ci si concentra troppo su principi econometrici di remunerazione del capitale investito e di sovrapposizione di Enti-target, come se il business model tipico dell'operatore portuale non fosse caratterizzato da un mercato aperto e concorrenziale per tipizzazione (ovunque nel mondo) e non un servizio di interesse generale regolato da tariffe predeterminate. Anche gli indicatori sulle soste, mi si fa notare, sono rielaborati su benchmark di infrastrutture, modelli operativi e mercati di riferimento inappropriati. Che il PEF diventi l'elemento centrale per la costruzione e valutazione di un iter concessorio e del suo sviluppo, monitoraggio e controllo, a 40 anni dalla nascita dell'imprenditoria portuale, è sacrosanto, ma gli elementi di misurazione devono essere valutati con estrema attenzione e capacità analitica da chi conosca le dinamiche di questo mercato che non ha metriche e connotazioni analoghe al mondo autostradale, ferroviario o aeroportuale, tanto per fare solo qualche esempio provocatorio. Gli operatori dei porti italiani si stanno anche misurando in questi ultimi anni su altre dinamiche, in un mercato interno con caratteristiche uniche rispetto a altri porti del nord mediterraneo (nei confronti dei quali si deve insistere con collegamenti infrastrutturali, digitali e semplificazioni che riducano i gap) e affacciandosi ai nuovi flussi e modelli del sud mediterraneo non si può non tenerne conto. Quindi? O si riforma o ci si impaluda, altro che dragaggi", conclude Ferrari.



Immagine
non disponibile

Shipping Italy

Focus

Maritime Bunker guarda a una quarta bettolina e si espande in Sicilia

Intervista con il presidente Alessandro Russo che racconta l'evoluzione recente del business e prefigura i possibili nuovi scenari di sviluppo dell'attività di Nicola Capuzzo 24 Aprile 2023 Maritime Bunker, joint venture nata nel 2020 fra Rimorchiatori Laziali e Anapo (gruppo Maxcom), vuole continuare a crescere sia in termini di presenza geografica che di navi in flotta. Le ambizioni future della società le rivela a SHIPPING ITALY il presidente Alessandro Russo. Maritime Bunker ha rappresentato uno dei rari esempi di joint venture in Italia fra aziende di shipping prima in parte concorrenti, non è vero? "Eravamo cliente e fornitore, a un certo punto ci siamo incontrati per capire se c'era interesse e possibilità di fare qualcosa insieme. Il risultato è stato che dal 2020 è nata una joint venture che oggi appunto è Maritime Bunker. Ciane e il Gruppo Maxcom avevano un deposito costiero ad Augusta e a Civitavecchia, noi facevamo bunkeraggio a Civitavecchia, ci siamo messi assieme e con la nuova società abbiamo ampliato i porti a cui possiamo rivolgerci per la fornitura fisica di bunker." Il network di scali dove oggi Maritime Bunker opera come è composto? "Oggi siamo attivi nei porti di Civitavecchia, Savona, La Spezia, Catania, Siracusa, Brindisi e Malta Opl (Bunkering outside port limits, ndr)". I prossimi quali saranno? "Stiamo lavorando per estendere la rete di porti serviti anche a Palermo (dove la relativa istanza è stata da poco pubblicata) e Messina. La concessione di Augusta è tuttora in via di rilascio (l'iter è nella sua fase conclusiva)." Anche la flotta di bettoline è in espansione? "Attualmente Maritime Bunker può contare su una flotta di tre bettoline: Big Duba (posizionata su Civitavecchia), Punta Azzurra e Mersey Spirit (che caricano il prodotto ad Augusta e lavorano poi in vari porti. Guardiamo con particolare attenzione anche ai carburanti del futuro ma direi che su quel fronte siamo ancora in una fase preliminare, di osservazione." Quali sono i numeri di Maritime Bunker? "Per ciò che riguarda i volumi nel 2022 sono stati intorno alle 330 mila tonnellate di bunker trasportate per un volume d'affari che si aggira intorno ai 4,2 milioni di euro." A proposito di criticità e opportunità nel futuro prossimo dei carburanti navali, quali sono le sue riflessioni? "Il settore del bunker navale sta vivendo dinamiche in forte evoluzione; l'abilità sarà quella di riuscire a calibrare bene gli investimenti da fare e saper reagire rapidamente alle sollecitazioni del mercato."



Shipping Italy
Maritime Bunker guarda a una quarta bettolina e si espande in Sicilia
 04/24/2023 14:28
 ALESSANDRO RUSSO;
 Intervista con il presidente Alessandro Russo che racconta l'evoluzione recente del business e prefigura i possibili nuovi scenari di sviluppo dell'attività di Nicola Capuzzo 24 Aprile 2023 Maritime Bunker, joint venture nata nel 2020 fra Rimorchiatori Laziali e Anapo (gruppo Maxcom), vuole continuare a crescere sia in termini di presenza geografica che di navi in flotta. Le ambizioni future della società le rivela a SHIPPING ITALY il presidente Alessandro Russo. Maritime Bunker ha rappresentato uno dei rari esempi di joint venture in Italia fra aziende di shipping, prima in parte concorrenti, non è vero? "Eravamo cliente e fornitore, a un certo punto ci siamo incontrati per capire se c'era interesse e possibilità di fare qualcosa insieme. Il risultato è stato che dal 2020 è nata una joint venture che oggi appunto è Maritime Bunker. Ciane e il Gruppo Maxcom avevano un deposito costiero ad Augusta e a Civitavecchia, noi facevamo bunkeraggio a Civitavecchia, ci siamo messi assieme e con la nuova società abbiamo ampliato i porti a cui possiamo rivolgerci per la fornitura fisica di bunker." Il network di scali dove oggi Maritime Bunker opera come è composto? "Oggi siamo attivi nei porti di Civitavecchia, Savona, La Spezia, Catania, Siracusa, Brindisi e Malta Opl (Bunkering outside port limits, ndr)". I prossimi quali saranno? "Stiamo lavorando per estendere la rete di porti serviti anche a Palermo (dove la relativa istanza è stata da poco pubblicata) e Messina. La concessione di Augusta è tuttora in via di rilascio (l'iter è nella sua fase conclusiva)." Anche la flotta di bettoline è in espansione? "Attualmente Maritime Bunker può contare su una flotta di tre bettoline: Big Duba (posizionata su Civitavecchia), Punta Azzurra e Mersey Spirit (che caricano il prodotto ad Augusta e lavorano poi in vari porti. Guardiamo con particolare attenzione anche ai carburanti del futuro ma direi che su quel fronte siamo ancora in una fase preliminare, di osservazione." Quali sono i numeri di Maritime Bunker? "Per ciò che riguarda i

Marco Fiori (Premuda): "Traffico petroliere, il mondo diviso in due. Con la Russia operano almeno mille navi"

Il gruppo armatoriale genovese Premuda, controllato dal fondo Pillarstone, si appresta a chiudere il 2022 con ricavi aggregati per oltre 175 milioni di dollari a fronte di un margine operativo lordo di 105 milioni. Genova - Il gruppo armatoriale genovese Premuda, controllato dal fondo Pillarstone, si appresta a chiudere il 2022 con ricavi aggregati per oltre 175 milioni di dollari a fronte di un margine operativo lordo di 105 milioni: "La compagnia ormai è risanata - dice l'amministratore delegato Marco Fiori, al timone della società insieme al direttore finanziario Enrico Barbieri, entrati nel 2019 dopo l'acquisizione della società da parte di Pillarstone, - e l'anno finanziario si appresta a chiudere positivamente soprattutto per gli effetti del mercato delle cisterne". Ventinove navi: non poche, ma il mercato ormai va verso le grandi flotte... "Parliamo dell'aggregato della flotta Premuda più Finav, la compagnia nata dagli Npl acquisiti da Pillarstone. Negli anni Novanta una flotta di 10 navi era già considerata di tutto rispetto, oggi le proporzioni sono cambiate. Diciamo che 30 navi è una dimensione che ci permette di partecipare alla festa". Da prede o predatori? "Allora, questo è un tema che dovrebbe essere discusso col nostro azionista. Noi pensiamo che una compagnia di 30 navi, con età media molto bassa, sia certamente un buon partner con cui lavorare. Le strade che abbiamo davanti sono tante, bisogna capire quale sarà la migliore. Detto questo, la massa critica conta: anzi, per il gioco delle economie di scala, una compagnia, poniamo, di 50 navi risulta avere in proporzione costi operativi meno impattanti di una con cinque". Poi con i noli alle stelle per via della guerra... "Guardi, il costo per unità trasportata con nave cisterna è uno dei più bassi che ci siano: al consumatore pesa veramente qualche centesimo, nulla a confronto di tasse e accise. Il trasporto nel container per esempio pesa di più, perché il calcolo è fatto su 3.000 tonnellate, che è la sua portata massima. Detto questo, dopo l'impennata dei container e poi nel 2021 delle rinfuse secche, ci aspettavamo la crescita dei carichi liquidi. La guerra è stata un catalizzatore di un processo che era già in atto. Ha prodotto un'impennata più violenta dell'atteso, ma i prezzi penso rimarranno alti anche nel momento in cui conflitto sarà finalmente terminato". Perché? "Tra i motivi, il fatto che oggi, secondo le ultime ricerche, ci sono almeno 1.000 navi che stanno operando sul mercato grigio (prendono il greggio in Russia e lo portano a raffinare in Paesi che non riconoscono le sanzioni alla Russia ma vendono il prodotto all'Occidente, come Cina e India ndr), che ovviamente noi non facciamo. La pratica non è illegale, ma nel momento in cui si ristabilirà la pace nessuna compagnia vorrà utilizzare queste unità, che peraltro sono tutte piuttosto datate. Questo porterà a una pulizia notevole del mercato, consentendo al settore di avere gambe ancora per un bel po'. Un ulteriore elemento saranno i cantieri navali, che per un insieme di



The Medi Telegraph

Focus

fattori oggi sono pieni, si trovano in una situazione di produttività ridotta rispetto agli anni passati, e preferiscono costruire unità più remunerative delle cisterne, come portacontainer e gasiere. Il portafoglio ordini del nostro settore è ai minimi storici".