



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 05 marzo 2022**



Prime Pagine

05/03/2022	Corriere della Sera Prima pagina del 05/03/2022	8
05/03/2022	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/03/2022	9
05/03/2022	Il Foglio Prima pagina del 05/03/2022	10
05/03/2022	Il Giornale Prima pagina del 05/03/2022	11
05/03/2022	Il Giorno Prima pagina del 05/03/2022	12
05/03/2022	Il Manifesto Prima pagina del 05/03/2022	13
05/03/2022	Il Mattino Prima pagina del 05/03/2022	14
05/03/2022	Il Messaggero Prima pagina del 05/03/2022	15
05/03/2022	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/03/2022	16
05/03/2022	Il Secolo XIX Prima pagina del 05/03/2022	17
05/03/2022	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/03/2022	18
05/03/2022	Il Tempo Prima pagina del 05/03/2022	19
05/03/2022	Italia Oggi Prima pagina del 05/03/2022	20
05/03/2022	La Nazione Prima pagina del 05/03/2022	21
05/03/2022	La Repubblica Prima pagina del 05/03/2022	22
05/03/2022	La Stampa Prima pagina del 05/03/2022	23
05/03/2022	Milano Finanza Prima pagina del 05/03/2022	24

Savona, Vado

04/03/2022	Ansa Dopo Sanremo, crociera di debutto per Costa Toscana	25
------------	--	----

04/03/2022	BizJournal Liguria		26
Via libera all' ampliamento di Savona Terminal Auto e al polo nautico di Genova			
04/03/2022	Corriere Marittimo		28
Genova, il progetto del Polo nautico di Levante incassa l' OK del Comitato di Gestione			
04/03/2022	Corriere Marittimo		30
Crociera inaugurale per Costa Toscana, partenza il 5 marzo da Savona			
04/03/2022	Informatore Navale		32
COSTA TOSCANA, LA NUOVA AMMIRAGLIA DI COSTA CROCIERE			
04/03/2022	Informazioni Marittime		35
Estate 2022, Costa Crociere riparte da Savona			
04/03/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	37
Costa Toscana, la nuova nave della flotta di Costa Crociere, partirà domani, 5 marzo, da Savona per la sua crociera inaugurale.			
04/03/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	38
Si alza il sipario sulla Costa Toscana, da Savona partenza per il viaggio inaugurale: è il gioiello green della flotta			
04/03/2022	Shipping Italy		40
La nuovissima Costa Toscana entra in servizio dal porto di Savona			
04/03/2022	The Medi Telegraph		42
Genova, via libera al polo nautico della North Sails			

Genova, Voltri

04/03/2022	Ansa		43
Il cantiere San Giorgio completa la prima demolizione green di navi			
04/03/2022	BizJournal Liguria		44
San Giorgio del Porto completa il primo progetto di ship recycling, demolite 3 navi in contemporanea			
04/03/2022	Genova Today		46
Mattinata di "scoppi" in porto: tutta colpa di una turbina			
04/03/2022	Informare		47
A Genova completato con successo il primo progetto di green ship recycling			
04/03/2022	Informazioni Marittime		48
Demolizioni, San Giorgio del Porto completa primo progetto di "green ship recycling"			
04/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	50
Il Cantiere Navale SGdP completa il primo progetto di green ship recycling			
04/03/2022	Ship Mag	<i>Helvetius</i>	52
San Giorgio del Porto, completate le operazioni di demolizione e riciclaggio di tre navi			
04/03/2022	The Medi Telegraph		53
«Riparazioni sulla diga di Genova. un polo offshore per lavorare su grandi unità» / IL COLLOQUIO			

Ravenna

04/03/2022	La Gazzetta Marittima		55
A Ravenna la prima Kalypso			

04/03/2022	Ravenna Today	57
<hr/>		
04/03/2022	ravennawebtv.it <i>Redazione</i>	58
<hr/>		

Livorno

04/03/2022	La Gazzetta Marittima	59
<hr/>		
04/03/2022	La Gazzetta Marittima	60
<hr/>		
05/03/2022	La Gazzetta Marittima	61
<hr/>		
04/03/2022	Ship Mag <i>Helvetius</i>	62
<hr/>		
04/03/2022	Shipping Italy	63
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

04/03/2022	Shipping Italy	64
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/03/2022	corriereadriatico.it	66
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/03/2022	CivOnline	67
<hr/>		
04/03/2022	La Provincia di Civitavecchia	68
<hr/>		
04/03/2022	La Provincia di Civitavecchia	69
<hr/>		
04/03/2022	Primo Magazine	70
<hr/>		

Bari

04/03/2022	Il Nautilus	71
<hr/>		

04/03/2022	Puglia Live	73
<hr/>		
Bari - UCRAINA: COLDIRETTI PUGLIA, CON PORTI VUOTI SCORTE MAIS E SOIA AI MINIMI TERMINI PER ALIMENTARE GLI ANIMALI		

Brindisi

04/03/2022	Brindisi Report	76
<hr/>		
A Brindisi il master "Port City School - per il governo delle città porto"		
04/03/2022	Brindisi Report	78
<hr/>		
Ritorno alla normalità per Pneumologia del Perrino: "Voltare pagina e dare risposte agli utenti"		
04/03/2022	Il Nautilus	79
<hr/>		
Brindisi: iscrizioni aperte fino al 15 marzo 2022 per il Master di II livello 'Port City School'		
04/03/2022	Informazioni Marittime	81
<hr/>		
Governare una città portuale, il master dell' autorità portuale di Brindisi		
04/03/2022	Messaggero Marittimo	83
<hr/>		
A Brindisi un Master su gestione Autorità portuali <i>Redazione</i>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

04/03/2022	Il Nautilus	85
<hr/>		
AdSP MTMI-Visita del Ministro Giovannini al porto di Gioia Tauro il 7 marzo 2022		
05/03/2022	La Gazzetta Marittima	86
<hr/>		
Rilanceremo la Zes		
04/03/2022	Port Logistic Press	87
<hr/>		
L' Ok del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici all' adeguamento Tecnico Funzionale del Piano regolatore portuale di Crotone <i>Ufficio stampa</i>		

Olbia Golfo Aranci

04/03/2022	Sardegna Reporter	89
<hr/>		
Il canottaggio sardo nuovamente in gara domenica a Olbia <i>Michael Bonannini</i>		

Catania

04/03/2022	Blog Sicilia	90
<hr/>		
Bloccate al porto di Catania oltre 800 batterie per bici elettriche importate dalla Cina <i>Redazione</i>		

Augusta

04/03/2022	Blog Sicilia	91
<hr/>		
Ferrovie, sì della Commissione trasporti al piano sulle tratte siciliane <i>Redazione</i>		

Focus

04/03/2022	(Sito) Adnkronos	92
Moby e Tirrenia regalano a tutte le donne cinque giorni di sconti del 100 per cento		
04/03/2022	Affari Italiani	93
Pd: pandemia e crisi ucraina alle Agorà con Letta del 7 e 8 marzo		
04/03/2022	Agenparl	95
UCRAINA - RINCARI RECORD PER MAIS E SOIA, ALLEVATORI LOMBARDI STROZZATI DA BOOM COSTI		
04/03/2022	Agenparl	97
Porti: Gariglio (Pd), Agorà su nuove strategie commercio internazionale		
04/03/2022	Agensir	(F.P.) 98
Ucraina: Coldiretti, "aumento per i prezzi del grano del 38,6% da inizio guerra"		
04/03/2022	Ansa	99
Ucraina: Coldiretti, +38,6% prezzi grano da inizio guerra		
04/03/2022	Corriere Marittimo	100
Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica - Shipping, Logistics meet Industry		
04/03/2022	Corriere Marittimo	101
Federazione del Mare: La crisi ucraina al centro dell' attenzione del cluster marittimo italiano		
04/03/2022	Corriere Marittimo	104
RINA, al via il Tavolo nazionale per la decarbonizzazione navale - d' Amico: "Una sfida che non si vince da soli"		
04/03/2022	Corriere Marittimo	105
Effetto domino - Dopo i grandi armatori, cresce sempre più l' esodo delle imprese dalla Russia		
05/03/2022	Il Mattino di Padova Pagina 18	106
Il ministro Giovannini in Fiera per il via al Centro congressi		
04/03/2022	Il Nautilus	107
D.d.I. Concorrenza e le concessioni demaniali portuali: l' Anac chiede l' affidamento del regolamento		
04/03/2022	Il Nautilus	109
A PADOVA L' 8 APRILE 'INTERPORTI AL CENTRO'		
04/03/2022	Il Nautilus	111
Riunione del Consiglio della Federazione del Mare		
04/03/2022	Il Nautilus	114
Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica		
04/03/2022	Il Nautilus	115
Mar Nero e Mar d' Azov più sicurezza della navigazione, lo chiede la Grecia all' IMO		
04/03/2022	Il Nautilus	116
COMMODITIES: UNA PANORAMICA SUL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E DRIVER DI MERCATO		
05/03/2022	Il Sole 24 Ore Pagina 7	Sissi Bellomo 118
Materie prime, rincari così nemmeno negli anni '70		
04/03/2022	Informare	120
RINA ha istituito un Comitato Italiano per la Decarbonizzazione del settore marittimo		
04/03/2022	Informatore Navale	121
COMMODITIES: UNA PANORAMICA SUL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E DRIVER DI MERCATO		

04/03/2022	Informatore Navale		123
ROYAL CARIBBEAN - "WONDER OF THE SEAS" IN PARTENZA: IL 4 MARZO IL VIA AL PRIMO VIAGGIO UFFICIALE			
04/03/2022	Informatore Navale		125
Riunione del Consiglio della Federazione del Mare			
04/03/2022	Informazioni Marittime		128
Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica, il convegno in live streaming			
04/03/2022	Informazioni Marittime		129
Decarbonizzazione settore navale, Rina inaugura il Comitato italiano			
05/03/2022	La Gazzetta Marittima		130
La Eco Malta a Grimaldi			
05/03/2022	La Gazzetta Marittima		131
L'orrore e l'errore del mostro Guerra			
05/03/2022	La Gazzetta Marittima		133
Offerte Grimaldi Lines per il Rally Italia Sardegna			
05/03/2022	La Gazzetta Marittima		134
Noli Teu di nuovo su			
05/03/2022	La Gazzetta Marittima		135
Explora Journeys, il debutto			
04/03/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	137
Riunione del Consiglio della Federazione del Mare, Mattioli: la crisi ucraina al centro dell' attenzione del cluster marittimo italiano			
04/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	139
Federazione del Mare: la crisi ucraina al centro dell'attenzione del cluster marittimo italiano			
04/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	142
Webinar Commodities: panoramica sul trasporto internazionale di merci e Driver di mercato			
04/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	144
Royal Caribbean: oggi il primo viaggio ufficiale della Wonder of the Seas			
04/03/2022	Ship Mag	<i>Leonardo Parigi</i>	146
La strategia del Pd: "Porti aperti e regolati"			
04/03/2022	TeleBorsa		148
Londra: vendite diffuse su Carnival			
04/03/2022	The Medi Telegraph		149
Navi al russe al bando: conseguenze e complicazioni			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

IL POLLENZA
Eccellenza Italiana



Un aiuto subito Ucraina
CORRIERE DELLA SERA TG 7
Il codice Iban per le donazioni è
IT08 L030 6909 6061 0000 0185 871
Codice grande beneficiario: **10052**



la Lettura
PAGE



Domani in edicola
L'arte che ci fa tutti fratelli
nel supplemento culturale e già oggi nell'App

IL POLLENZA
Eccellenza Italiana



LA GUERRA IN EUROPA

L'attacco al reattore: il mondo contro Putin

A Kharkiv uccisi 100 bimbi. Crollano le Borse

UNA SCELTA NECESSARIA

di **Aldo Cazzullo**

Putin attacca un Paese sovrano, ma è stato provocato; la colpa è dell'Europa. Putin fa strage di civili ucraini, ma è stato costretto; la colpa è dell'America. Putin minaccia la guerra nucleare, ma è stato indotto; la colpa è della Nato.

continua a pagina 38

SUL LUOGO DEL DELITTO

di **Carlo Verdelli**

Uno dei più rilevanti leader del mondo, Vladimir Putin, ha deciso di cambiare la storia, e anche la geografia, di una parte della Terra. Ma le grandi potenze che dovrebbero impedirglielo non hanno ancora trovato un modo per fermarlo.

continua a pagina 38

di **Lorenzo Cremonesi, Andrea Nicastro e Marta Serafini**

Si inasprisce la guerra in Ucraina. Paura per le bombe sul reattore nucleare di Zaporizhzhia. A Kharkiv più di duemila morti civili. Tra le vittime almeno cento bambini. «Pronti a adottare ulteriori sanzioni» dice la presidente Ue von der Leyen. Crolla la Borsa: Milano perde più del 6 per cento. Nella foto, civili si riparano dai missili a Bucha, a ovest di Kiev.

da pagina 2 a pagina 23

GIANNELLI



IL PREMIO NOBEL SVETLANA ALEKSEIEVICH

«Lo zar torna al Medioevo»

di **Fabrizio Dragosei**

a pagina 22



ASSOCIATED PRESS/ZEITUNG



CORTEI PER LA PACE E INDECISI TRA RUSSIA E NATO

In piazza i nuovi equidistanti

di **Antonio Polito**

a pagina 21

PRIMO PIANO

INTERVISTA A LETTA

«Un negoziato con Paesi terzi come la Cina»

di **Monica Guerzoni**



Con Putin si deve negoziare «attraverso Paesi terzi e penso a Cina, India e Turchia», dice il segretario pd Letta. Italia ed Europa «non sono in guerra e l'escalation non è il nostro obiettivo — spiega — ma bisogna parlare al popolo russo».

a pagina 19

IL MINISTRO CINGOLANI

«Prezzo del gas Perché serve un tetto Ue»

di **Federico Fubini**



Un tetto europeo al prezzo del gas «così da riuscire a sostituirlo a quello russo» dice il ministro Cingolani.

a pagina 17

SETTEGIORNI

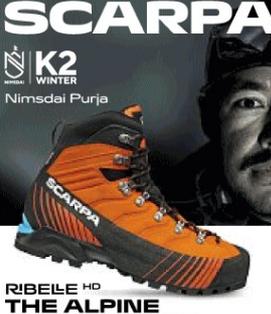
di **Francesco Verderami**

Il cessate il fuoco (tra i partiti)

A forza di chiedere il cessate il fuoco in Ucraina, i partiti hanno dimenticato di applicarlo in Italia.

continua a pagina 25

SCARPA
K2 WINTER
Nimsdai Purja



RIBELLE HD THE ALPINE ACCELERATOR.

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Ieri al risveglio ho aperto il nostro sito e ho scoperto che avrei potuto non risvegliarmi mai più. Nella notte i russi avevano attaccato una centrale nucleare provocando un incendio. Mentre io, ignaro, navigavo tra i sogni, per due lunghe ore i soldati di Putin avevano impedito ai pompieri ucraini di spegnere le fiamme, cioè di salvare la vita anche a loro. Su cosa ne sarebbe stato di noi preferisco non approfondire, ma le dimensioni della centrale e il suo nome, Zaporizhzhia, con tutte quelle zeta da ultimo giorno dell'umanità, non autorizzano pensieri allegri. Ciò su cui invece vorrei portare l'attenzione è che questa settimana si è registrato uno scatto nel linguaggio: l'Indicibile è diventato dicibile. Quando si rischiò l'incidente nucleare

L'Indicibile

alla Baia dei Porci avevo pochi mesi di vita, per cui nei miei ricordi di bambino e poi di adulto la minaccia atomica non ha una consistenza reale: è uno spauracchio, un tabù. Si è sempre saputo che c'era, ma si faceva finta che non ci fosse, nell'intimità e condivisa certezza che nessuno potesse non dico usare l'arma fine-di-mondo, ma anche solo evocarla. Come una pistola nascosta in un cassetto chiuso a chiave. Adesso qualcuno ha aperto il cassetto e ha messo la pistola sul tavolo. Non l'ha ancora impugnata. Però intanto ne parla e parlandone la fa lentamente penetrare nel novero delle cose possibili. Una delle opzioni sul tappeto, si dice in gergo. Solo che dopo la zeta non c'è più niente, neanche il tappeto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Biolactine
EQUILIBRIO È BENESSERE



per L'EQUILIBRIO della FLORA INTESTINALE probiotici, prebiotici e vitamine

SELLA IN FARMACIA
www.biolactine.com

203905
9 771120 498008





Il gruppo Gedi vende l'Espresso al patròn della Salernitana. Il direttore Damilano protesta e lascia. Sempre più gente si accorge di cos'è diventata la famiglia Agnelli



Sabato 5 marzo 2022 - Anno 14 - n° 63
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 16,80 con il libro "Mani pulite. La vera storia"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009



MINI-MARIO La verità sulla non-cena all'Eliseo
Gaffe e mancati inviti: Draghi è tagliato fuori

■ L'assenza del premier all'incontro di Parigi del 28 febbraio, spacciata per "guasto tecnico", è sintomatica del vuoto italiano sulla crisi ucraina. A differenza di Macron e Scholz, agenda vuota, niente incontri e nessuna telefonata

◻ CANNAVÒ A PAG. 9



UCRAINA 15 reattori: il più grande ora è russo
Paura per la centrale L'Ue molla il nucleare

■ Passati i timori per l'impianto di Zaporizhzhia ("Abbiamo rischiato la fine della storia", dice il presidente ucraino Zelensky), si attende un attacco russo su Kiev ancora più massiccio. Oggi o domani il terzo round dei negoziati

◻ CARIDI, DELLA SALA E PROVENZANI A PAG. 4 - 5

Tra il dire e il fare

» Marco Travaglio

Chi può contestare che il popolo ucraino non valga la pena di essere aiutato solo nell'eroica resistenza all'invasore russo? E che non ha bisogno di fiori, ma di armi? È tutto ovvio, in via di principio. Ma, prima di inviare anche un solo petardo oltre i confini dell'Ucraina, bisognerebbe rispondere ad altre domande molto meno scontate che purtroppo nessuno - in questa spensierata decisione assunta dal governo dinanzi al Parlamento - ha pensato di porre, né tantomeno di rispondere. L'obiettivo di Putin è chiaro: riprendersi l'Ucraina, poi si vede. Quello di Zelensky pure: ricacciare indietro, magari sacrificando il Donbass e la Crimea già persi. Ma il nostro qual è? Allungare di qualche settimana la resistenza ucraina in vista di una resa scontata, per indebolire un po' Putin nel negoziato finale, o aiutare l'esercito e i civili ucraini a respingere l'Armata russa? Trattare con Putin o buttarlo giù? L'invio o meno delle armi dovrebbe dipendere da queste due risposte. Che dovrebbero dipendere dall'analisi del reale andamento della guerra, al di là delle opposte propagande. Se si pensa che gli ucraini abbiano buone probabilità di farcela nel breve e lungo periodo, complici le sanzioni alla Russia, inviare armi ha un senso. Se invece si ritiene che l'esito dell'invasione sia segnato, armare civili non (o male) addestrati serve solo a prolungare l'agonia del Paese e a moltiplicare la carneficina, seguitando a usare quel popolo martoriato come carne da macello per i giochi di guerra dei "grandi".

Supponiamo che chi invia armi pensi sinceramente che possano ribaltare l'esito della guerra: resterebbero un paio di interrogativi. Secondo i calcoli più ottimistici, le armi giungerebbero a destinazione non prima di qualche settimana, quando l'avanzata russa su Kiev sarà probabilmente completata: se l'intelligence Nato era certa da tre mesi dell'attacco russo, perché non pensarci prima? Conosciamo la risposta: Usa e Uk l'hanno fatto in abbondanza, mentre le armi dell'Italia e del resto dell'Ue sono perlopiù ferri vecchi e fondi di magazzino. E allora, di grazia, a che servono? Come ha spiegato Mackinson sul Fatto, non potendo coinvolgere paesi Nato, bisognerà portarle in Ucraina con finte convogli umanitari e voli commerciali, affidando le consegne a milizie private di contractor: mercenari prezzolati senza bandiera che combattono per ogni bandiera, cioè per il miglior offerente. Si tengono parte del carico come provvigione. Poi, se va bene (ma chi controlla?), consegnano il resto alle truppe o ai resistenti. Ma, se la Russia vince la guerra, si prende tutto. E usa le nostre armi - come i talebani in Afghanistan, l'Isis in Iraq e in Siria, le milizie in Libia - contro di noi. Che, ancora una volta, riusciremo a spararci sui piedi.

EUROPA IN GUERRA INVECE I GOVERNI INGLESE E TEDESCO DICONO TUTTO AI PARLAMENTI

In Italia le armi a Kiev sono segreto di Stato



CAMERE ALL'OSCURO
TOP SECRET ARMAMENTI,
COSTI E DESTINATARI.
5S, LEGA E FDI CHIEDONO
TRASPARENZA A GUERINI

◻ SALVINI
A PAG. 8 - 9

CACCIARI, ADDITATO COME FILO-PUTIN
"Il pensiero unico cosa seria,
Riotta si è bevuto il cervello"

◻ RODANO A PAG. 8 - 9

» ARRIVANO LO STESSO

Versilia, l'enclave degli oligarchi e pure di Zelensky

» Marco Grasso

Ha uno zainetto sulle spalle e l'aria un po' spaesata di chi è arrivato con i vestiti che ha addosso. All'ora di chiusura è l'unico cliente, ha in mano un sacchetto di biancheria.

A PAG. 10 - 11

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Chi dà Putin per morto a pag. 3
- **Cannavò** Tutti ignorano la terza via a pag. 13
- **Flores d'Arcais** Io dico sì alle armi a pag. 18
- **Valentini** "L'Espresso" usato sicuro a pag. 13
- **Ambrosi** Cingolani, il fastidio green a pag. 13
- **Pontani** "Alla ricerca" di Proust a pag. 19

LA TASSA PER LA VENDITA

Loro Piana ridà 195 milioni evasi

◻ VERGINE A PAG. 17

SCANDALO APPALTI AL MIUR

"Tangentini": indagato Ascoli, fedelissimo del ministro Bianchi

◻ BISBIGLIA A PAG. 17



La cattiveria

Emendamento approvato in Russia: 15 anni di carcere per chi diffonde false informazioni sulla guerra in Ucraina. Arrestato Putin.

DANIELE LUTTAZZI



CHE C'È DI BELLO

Il cinema ucraino, le sedie di Ionesco, Gide anti-famiglia

◻ DA PAG. 20 A 23



IL FOGLIO quotidiano



ANNO XXVI NUMERO 65 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASIA SABATO 6 E DOMENICA 6 MARZO 2022 - € 2,50 + € 0,50 con il FOGGIO REVIEW n. 5

L'orgoglio dell'occidente che lotta unito per la libertà si ridimensiona di fronte a una domanda: qual è il confine tra deterrenza e impotenza?

Qual è il confine tra deterrenza e impotenza? Sulla stampa internazionale, diversi osservatori hanno dedicato molta attenzione a un fatto storico difficilmente negabile che giorno dopo giorno, dinanzi alla guerra combattuta dalla Russia in Ucraina, emerge con sempre maggiore chiarezza. Il fatto è più o meno questo: l'invadenza di Putin ha messo di fronte alle democrazie liberali di qualità l'alternativa tra il sistema democratico e liberale. E le democrazie, oggi, si sono slegate a tal punto da arrivare a scommettere esplicitamente sul regime change per riportare la libertà a Mosca. Sul New York Times, David Brooks è arrivato a dire che l'occidente avrà per sempre un debito di riconoscenza con un paese, l'Ucraina, che in queste ore ci ha ricordato non solo come ci si sente a credere nella democrazia, nell'ordine liberale e nell'onore nazionale, ma anche che per difendere ciò in cui si crede occorre agire coraggiosamente. "C'è stata - ha scritto Brooks - una fessura fatale nella società, nel liberalismo, nella nostra comunità di nazioni. Ci sta così tanta divisione negli ultimi tempi, all'interno e tra le nazioni. Ma ora mi sveglio la mattina, prendo il telefono e sono contento che la Russia stia fornendo aiuti militari all'Ucraina, e sono sbalordito dalla posizione del popolo tedesco. Ed è più che convinto il fatto che nelle nazioni democratiche abbiamo reagito all'invasione con lo stesso senso di determinazione". Sul Financial Times, Franco Fukuyama ha notato che l'attuale crisi in Ucraina ha dimostrato che non possiamo dare per scontato l'attuale ordine mondiale liberale: "L'ordine liberale è qualcosa per cui dobbiamo lottare costantemente e che scomparisce al momento in cui obbediscono le guardie. I tragici del liberalismo non finiranno anche se Putin perdurasse. Perché la Cina resterà lì dietro le quinte, così come Iran, Venezuela, Cuba e lo stesso saranno in paesi occidentali. Ma il mondo avrà imparato qual è il valore di un ordine mondiale liberale che non sopravviveva a meno che le persone non lottino per esso". Anche il Wall Street Journal, affronta un punto simile notando che "la guerra della Russia contro l'Ucraina potrebbe ripristinare l'atteggiamento di sinistra occidentale per la libertà e la democrazia dei principi erosi per decenni dalle ideologie di sinistra e dalle mode filosofiche liberali". L'idea che l'occidente, di fronte al dramma ucraino, si sia mosso in modo sorprendente, mostrando unità, compattezza, coesione per difendere una serie di principi non negoziabili della libertà, è un'idea che trasmette un grande e incoraggiante senso di fiducia rispetto al numero di anticorpi prodotti nelle democrazie. Il che è incoraggiante sapere, come ha detto ieri il segretario della Commissione Unione non der Legem, che di fronte alla prospettiva di un conflitto ancora molto largo l'Unione europea "è pronta a nuove severe sanzioni, se Putin non si ferma e non inverte la rotta della guerra che ha scatenato". Ma allo stesso tempo l'idea che di fronte a un occidentale che si unisce - e che mette insieme tutte le sue forze economiche per vincere una guerra - vi sia una controparte così poco intenzionata a fermarsi da essere disposta a coinvolgere all'interno della sua guerra la più grande centrale nucleare d'Europa porta inevitabilmente a ragionare su una prospettiva che eredita tra chi si dice: c'è una guerra globale e ciò che si fa (combattimento con le sanzioni). Il danno inflitto dalla Russia di Putin è così pesante che Putin prima o poi lo pagherà, ed è questa la scommessa dell'Europa, della Gran Bretagna e degli Stati Uniti, ma di fronte a un mondo che, come ha detto ieri l'ambasciatore degli Stati Uniti all'Onu, "ha subito per poco una catastrofe nucleare la scorsa notte" viene da chiedersi fino a quando il mondo libero potrà tenere i suoi accampamenti lontani dalla guerra di Putin. E la domanda resta sempre quella: qual è il confine tra deterrenza e impotenza?

LA MOSTRA REAZIONARIA DELLA RUSSIA

- Kyiv deve volare I russi al buio 9 giorni di guerra L'Ucraina non è Cuba Salvini sabotatore Il Donbas di Draghi

Per frenare i bombardamenti servono aerei. I Mig-29 polacchi sono la soluzione migliore

Chmel'ny'kyj, dal nostro inviato. In queste ore si parla di nuovo di mandare aerei da guerra in Ucraina come aiuto militare per resistere all'invasione russa. Si tratterebbe di Mig-29 polacchi, che sarebbero una buona soluzione perché le forze ucraine hanno già in dotazione lo stesso tipo di aereo e quindi di hanno anche piloti e tecnici già addestrati. Ieri il segretario generale della Nato, Jens Stoltenberg, ha detto che la Polonia "sta pianificando" di consegnare gli aerei, anche se ancora gli ordini del governo polacco aveva detto che non è stata ancora presa alcuna decisione. Il comando della forza aerea ucraina il primo giorno di marzo aveva annunciato su Facebook che sarebbero arrivati settanta aerei da Polonia, Slovacchia e Bulgaria. Ma la notizia non aveva avuto alcun seguito. E' chiaro che ci sono discussioni finite in corso. Secondo il sito New Lines, di solito ben informato, alcuni piloti ucraini sono in Polonia da giorni per occuparsi della questione. I Mig-29 si occuperebbero di rendere meno tranquilli le missioni dei bombardieri russi, che in questi giorni hanno cominciato a colpire le città ucraine con più violenza. Le polemiche che gli occidentali non sono pronti a fare, nonostante l'ondata senza precedenti di sanzioni adottate in appena una settimana per mettere in ginocchio l'economia russa. La Nato ha detto "no" alla richiesta di Volodymyr Zelensky di imporre una no fly zone sopra l'Ucraina per impedire agli aerei e ai missili di proseguire i bombardamenti. L'Ue ha ignorato la richiesta di adesione dello stesso Zelensky, ma anche quelle di Georgia e Moldavia. Troppo alto il rischio di farsi trascinare direttamente nella guerra.

Putin ha riportato il suo paese indietro nel tempo, tutto è fermo e chiuso. Tranne la repressione

Roma. Ogni giorno la Russia perde un pezzo di mondo, rimane chiusa sempre più in se stessa, con i cieli svuotati dagli aerei, i negozi senza merci, le file ai bancomat. Si svuotano internet, senza Twitter e Facebook. Si svuota la tecnologia, senza Apple, Microsoft e Google. Si svuota l'informazione, senza Bbc, Deutsche Welle e altri. Il Cremlino fa paura dentro e fuori, sta soffocando i russi, incastrati in una macchina del tempo che sta rigettando la Russia indietro di decenni. Ieri la Duma ha stabilito che chiunque diffonda notizie false riguardo alla guerra, rischierà fino a quindici anni di carcere.

Noi occidentali ci siamo trasformati ma per fermare Putin serve un nuovo calcolo del rischio

Milano. La sera del 23 febbraio, alla vigilia dell'invasione russa in Ucraina, Kyiv appariva come una delle tante e belle capitali dell'est europeo: vitale e trafficata, aveva voglia di ballare e diceva ai monti che no, i russi non avrebbero spento le sue luci né quelle dell'Ucraina. Dove giorni dopo, gli occhi pieni di colonne di fumo, di macerie, di mezzi militari, di elmetti e carri armati e la pace sembra già un ricordo, una cosa cui abbiamo rinunciato perché era condivisa, ma non lo è il presidente russo ha lanciato un'offensiva militare in nome di una propria ambizione nostalgico-nazionalista e mortificante. Le luci si sono spente, le famiglie si sono separate, c'è chi nasconde, c'è chi impara a fare le molotov, chi canta ai russi "non vi togliamo la nostra libertà", c'è chi si vuole prendere quel che considera pretestuosamente "la guerra". E' così che si vede la sua strategia che prende forma, a est e soprattutto nel sud, dove costruisce un corridoio da Mariupol' a Odessa conquistando il cuore dell'Ucraina, il fiume Dnepr. Gli Stati Uniti e l'Unione europea (ieri occasionalmente riunita con il partner inglese) hanno usato tutti gli strumenti finanziari a loro disposizione per strangolare l'economia russa: mai vista una compattezza così limpida e coordinata. L'opinione pubblica, in Europa, è cambiata in modo netto: nella stazione di Berlino, in quella Germania trasformata dalle migrazioni dal 2015 in poi, ci sono le file di tedeschi con cartelli in cui indicano quanto ucraini possono accogliere nei loro appartamenti. I finlandesi, che non sono attivi in una guerra dall'inizio dell'Ottocento, ora sono a favore dell'ingresso nella Nato. La Turchia, cioè il paese che più ha messo in discussione la tenuta ideologico-morale del costruito europeo, ha ripreso in mano le carte della sua adesione all'Ue. La Polonia dei muri è il punto di ingresso più accogliente possibile per chi scappa dall'Ucraina. In una settimana siamo passati dal realismo freddo degli interessi nazionali all'interventismo liberale di cui non si vedeva più traccia da anni nei connessi di politica estera. Eppure non basta. Dalla solidarietà all'Ucraina si è passati a "stop Putin". E per fermare Putin bisogna mettere mano ad altre creature, calcolare i rischi di un maggior coinvolgimento militare che sia diretto e non solo indiretto. E' il calcolo più difficile per un occidentale che ha scommesso su commercio ed economia per garantire e difendere la pace, eppure quello che non si può sbagliare. (Paolo Peduzzi)

I missili sovietici al largo della Florida valsero la prova di forza, la guerra a Kyiv non ecco la differenza

Ieri il segretario generale della Nato ha chiesto a Putin di fermare la guerra e ritirarsi senza condizioni per aprire un negoziato, escludendo un impegno di Giuliano Ferrara. Il segretario generale della Nato ha chiesto a Putin di fermare la guerra e ritirarsi senza condizioni per aprire un negoziato, escludendo un impegno di Giuliano Ferrara. Il segretario generale della Nato ha chiesto a Putin di fermare la guerra e ritirarsi senza condizioni per aprire un negoziato, escludendo un impegno di Giuliano Ferrara. Il segretario generale della Nato ha chiesto a Putin di fermare la guerra e ritirarsi senza condizioni per aprire un negoziato, escludendo un impegno di Giuliano Ferrara.

Il leader della Lega destabilizza il governo mentre Putin attacca l'Europa. A chi fa comodo?

Ma, prima di giovedì, insomma mai prima della crisi ucraina, Matteo Salvini aveva davvero messo in dubbio e a rischio la tenuta del governo. Nell'ultimo anno, al contrario, pur di mantenere in piedi Mario Draghi, il leader della Lega si è sistemisticamente rimangiato ogni singolo rigurgito della sua stessa propaganda rancida. Anche a costo di perdere voti. Dall'obbligo vaccinale fino al green pass. E infatti mai, prima di ieri, un dirigente della Lega come Riccardo Molinaro, il capogruppo alla Camera, si era spinto a manifestare per gli appalti sulla sopravvivenza del governo di unità nazionale. E' sua cosa, poi? Sulla riforma del catasto una cosa entrerà forse in vigore, chissà, un giorno del 2026. Nessuno vuole pensare che Salvini sia una delle tante talpe di Putin sparse per il mondo, che scatenato la guerra parlamentare e piazza l'unico ordigno di cui dispone per destabilizzare un paese cardine dell'Unione europea e della Nato: i voti della Lega in Parlamento. E' certamente impossibile. Eppure la Russia invade l'Ucraina, Putin minaccia l'uso delle armi nucleari contro i paesi occidentali, contro l'America e contro l'Europa, insomma contro di noi. E lui che fa? Lui dice che si tiene "le mani libere" sul catasto. Così, nella notte tra giovedì e venerdì, proprio su questo provvedimento vago, ecco che Salvini ha scatenato la guerra parlamentare della Lega e degli astori di Forza Italia, che sono evidentemente la sua Bielorussia. Per poco l'altra sera non si è mosso a invocare una crisi che avrebbe avuto l'effetto di far saltare in aria il governo, Draghi, e la testa di un paese che in queste ore delicatissime sta piantato come un chiodo nel centro dell'alleanza atlantica. E' sua cosa? Per cosa? Per il catasto. Sul serio? Proprio mentre l'intero sistema militare europeo è in allerta contro un dittatore, Putin, che in questi anni ha dimostrato di saper infiltrare persino nella vita democratica degli Stati Uniti d'America. Condizionando. Con interferenze e una pioggia di rubli. Anche in Europa. Non molto tempo fa si è scoperto che nel 2014 Marine Le Pen ottenne per il suo partito un prestito di 9 milioni da una banca privata moscovita. Tre anni dopo Le Pen chiedeva, guardo caso, l'abolizione delle sanzioni alla Russia. Come Salvini. Così la domanda è inevitabile. E in queste ore aleggia anche nelle stanze del governo a Roma: a quando risalgono esattamente gli ultimi "rapporti politici" e gli ultimi contatti tra Matteo Salvini e il partito-apparato di Vladimir Putin? A tanti piacerebbe saperlo. E sarebbe forse anche giusto, utile a dissipare qualsiasi ingiustificato sospetto, che sia lo stesso Salvini a chiarirlo. Al contrario il segretario della Lega deposita tulipani bianchi davanti ai ministri. Come se non volesse pronunciare il bisbiglio "Putin", ma in contesto, dopo il blitz fallito sul catasto, ora minaccia la stabilità del suo governo anche su altri temi. Il ministro dell'Interno, il ministro del decreto concorrenza, certamente più rilevante dei combattimenti di qualche ora fa intorno ai sei reattori di Zaporizhzhia. Il più grande impianto nucleare d'Europa. Salvini destabilizza l'Italia mentre Vladimir Putin attacca l'Europa. Cui prodrest? A chi fa comodo?

Deve occuparsi della guerra e i partiti sono pronti alla guerriglia nelle Commissioni

Roma. Ha in pratica due nuovi ministri degli Esteri che si occupano dei conflitti di politica interna. E infatti, come in Ucraina, è stata attrezzata una stanza per i negoziati, la "Sala verde" di Palazzo Chigi, dove il (non) ministro, il "soprasegretario" Roberto Garofoli, disinnescava gli ordigni sul ddl Concorrenza. L'altro (non) ministro, il capo di gabinetto, Antonio Funiciello, tiene invece il "telefono rosso". E' il Donbas che toglie il sonno a Mario Draghi ma esiste pure un parlamentarismo nucleare. I russi prendono la centrale di Zaporizhzhia, ma, in Italia, l'emergenza è l'emendamento 1365 del Mse, il missile terra-aria al codice degli appalti. Sulla riforma dei bilanci sono sempre mobilitati i "separatisti" della Lega. E' un emendamento premier in tempo di guerra. Gli fanno la guerra. (Carrozza segue a pagina quattro)

L'avvertimento Dopo Kharkiv, i russi stanno radendo al suolo Chernivky per far vedere di cosa sono capaci

Chmel'ny'kyj. Cinque giorni fa Chernivky - cento chilometri a nord di Kyiv - erano i civili ucraini disarmati che, muovendosi a piedi dai confini della città verso la campagna, andavano incontro ai carri armati del nemico. I russi hanno indietreggiato. I soldati non se la sono sentita di sparare, i comandanti di dare l'ordine, e dai veicoli i corazzati - guardando verso i civili in marcia - si vedeva un muro di smरणhone con gli obiettivi puntati. E' una guerra in stile novocentesco dove tutti hanno in tasca la tecnologia del 2022, se avessero reagito almeno uno di questi video sarebbe finito online e in questo momento gli strumenti della deterrenza contro i russi passano anche per le dirette su Instagram. Episodi come questo sono avvenuti in molte altre città e villaggi del paese da quando è cominciata l'invasione, ma a Chernivky i russi non hanno rinunciato. Tre giorni dopo hanno deciso che, per uccidere i civili, era meglio usare gli aerei e le bombe dall'alto. Nei video che poi finiscono sui social il carnefice è invisibile, si accorgono solo in lontananza i proiettili nel cielo e poi c'è un grande botto, il fuoco e il fumo. Chernivky è stata bombardata così: nessun tentativo di evitare gli obiettivi civili, i proiettili cadono sulle case e sulla stanza del centro, radono al suolo le fabbriche e distruggono i ponti. Kostantin, da Chernivky, manda al Foglio il filmato girato con l'iPhone mentre scavalca i cadaveri e i corpi dei feriti mutilati camminando tra le macerie nel corso principale, si sentono le urla che provengono da tutto le case. (Sola segue a pagina tre)

Rischio Moldavia Per l'Alleanza atlantica è il prossimo obiettivo di Putin. I soldati russi e la voglia di Ue

Roma. Ieri l'autoproclamato governo della repubblica separatista di Transnistria, in Moldavia, ha chiesto alla comunità internazionale di riconoscere la propria indipendenza. La richiesta è arrivata poche ore dopo la domanda ufficiale del governo moldavo di entrare nell'Unione europea, con l'Ucraina in prima fila. Una trisericchia di terra filorusa che divide l'Ucraina dalla Moldavia, non è d'accordo. E' in quell'area che, secondo diverse fonti e secondo documenti che circolano in questi giorni tra i ministri degli Esteri occidentali, potrebbe aprirsi un'altra area di crisi con la Russia. (Fornipoli segue a pagina tre)

Andrea's Version Campo largo. Comunicazione di servizio numero 4. Sempre ricordare: la realtà è maestra. Berlusconi contro Putin a Pratica di Mare. 2022. Cenetta di pesce: tritolo di scoglio e calamari fritti. Dopo, lettone. L'Ucraino sfiora la Nato. Esercitazioni militari Nato-Russia ancora nel 2011. Pro-Puff, non piacquero. Oggi: sogliole al tritolo e calamari nucleari. Lettone? Puff, scomparso. Questo insegna la realtà: si lettone, quasi amore. No Lettone, Stranamore. Content?

ROBE, TI RICORDI QUANDO MI SONO LAMENTATO PERCHÉ DOVEVAMO BARE LA DRESA CON LA MASCHERINA ANT-GND E TU HA DETTO "NON LAMENTARSI, POTREBBE ANDARE BENO?"



il suo campionario di armi, è stato messo sotto l'imputazione di avere perduto la partita. Il mondo visse un febbrile allarme nucleare, ma la risposta simmetrica sul piano della forza portò al ristabilimento della pace o di un equilibrio. Credo si debba osservare, con timore e tremito, che la guerra finanziaria mai prima sperimentata in queste forme, l'unica politica dell'occidente, una retorica forte in favore della libertà di un popolo invaso e in via di occupazione, l'aiuto indiretto alla resistenza in termini di armi e finanziamenti, perfino gesti strategici nel teatro europeo come la nuova linea della Germania, tutto questo non genera la medesima simmetria della forza che sperimentammo nel caso del blocco navale di Cuba. E' l'isola caraibica allora non era teoricamente minacciata dall'allargamento Nato, come si dice con un escamotage propagandistico che ha origine nel discorso di potenza del Cremlino, era stata invasa nella Baia dei porci con la complicità americana. Missili sovietici al largo della Florida valsero la prova di forza, la guerra in Ucraina non questa è la differenza. L'Ucraina confina con l'Europa e se ne sente parte, ma non è nel cortile di casa dell'occidente come Cuba. L'espansionismo russo, dopo la Siria e il paradosso di considerare il mondo come se ne sente parte, ma non è nel cortile di casa dell'occidente come Cuba. L'espansionismo russo, dopo la Siria e il paradosso di considerare il mondo come un incubo esistenziale se non per gli ucraini sotto progressiva occupazione.

(segue a pagina quattro)





il Giornale



9 771124 883008

20305

SABATO 5 MARZO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 54 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3471 | Giornale (ed. nazionale)

Da oggi in edicola il libro-ritratto di Cristoforo Colombo firmato Granzotto

SFIORATO IL DISASTRO

TERRORISMO NUCLEARE

Bombe russe sulla centrale più grande d'Europa. Il mondo nel panico minaccia sanzioni più dure, ma le truppe di Putin sono a 25 km da Kiev
Borse a picco, bruciati 400 miliardi. Ipotesi blocco del gas russo

Luigi Guelpa

Con un'azione militare notturna l'armata russa ha conquistato la centrale nucleare di Zaporizhzhia. Nessun danno ai reattori, ma sarebbe potuto essere un disastro. Il mondo minaccia sanzioni più dure a Mosca e Putin giura vendetta: si rischia l'escalation.

con servizi da pagina 2 a pagina 9

ALLE RADICI DELLA «FOLLIA» DI PUTIN UN'OSSESSIONE SENZA PIÙ REGOLE

di Gian Micalessin

Non inasprite le sanzioni, perché tanto non ci fermeremo. Vladimir Putin lo ripete per la terza volta in due settimane. Ma questa volta lo fa davanti ad una centrale nucleare in fiamme, ad una Kiev assediata, ad una Kharkiv in rovina, ad un esercito russo che nella sua lenta avanzata travolge migliaia di civili e si lascia dietro perdite pesantissime. Proprio per questo le sue parole fanno impressione. E ci fanno capire che l'Ucraina del 2022 non sarà né la Georgia del 2009, né la Crimea del 2014, né la Siria del 2015, ma qualcosa di molto più lungo, molto più sanguinoso, molto più devastante. Qualcosa che non si risolverà con il solito negoziato offerto da Zar Vladimir alla fine di ogni conquista.

In quel doppio monito sulle sanzioni e sulla volontà di proseguire la guerra ad oltranza c'è un pensiero metastatizzato negli ultimi otto anni. Un'ossessione, ai nostri occhi enigmatica e irrazionale, in cui l'Ucraina diventa lo spartiacque decisivo tra l'aspirazione, mai negata, di riportare a Mosca uno dei due poli del mondo e l'inaccettabile sottomissione alle regole del cosiddetto «schieramento liberale». Uno schieramento di cui Putin non si considera più semplice avversario, ma nemico giurato. Un concetto brutale come l'azione militare che l'accompagna, decodificato ieri, a Mosca, dal pensatore radicale Alexander Dugin, forse poco condivisibile, ma assai in sintonia con il presidente russo e capace d'interpretarne mosse ed azioni. Nel Putin-pensiero, sviluppato dopo la cacciata, nel 2014, di Viktor Yanukovich, ultimo presidente filo-russo, l'Ucraina è la scacchiera su cui si decideranno l'autonomia della Russia o la sua sudditanza all'Occidente. Per questo, nell'ottica del Cremlino, la partita può concludersi soltanto con la restaurazione di un'Ucraina in cui valgono le regole di Mosca. Costi quel che costi. Una spiegazione che lascia poco spazio all'ottimismo e apre lo sguardo su un mondo dominato da una logica non solo diversa, ma assolutamente opposta a quella Occidentale.

Prendiamo le sanzioni. Invitando a non inasprirle, lo Zar non ci chiede di risparmiarle. Ci ammonisce piuttosto a non fargli perdere la pazienza. «Putin - spiega Dugin - è pronto a sacrificare gli oligarchi per la salvezza del popolo russo». Come dire: non illudetevi, gli oligarchi non lo faranno cadere, sarà lui piuttosto a liberarsene non appena risulteranno inutili alla sua economia. O, meglio, alla sua autarchia. Proprio per questo l'Occidente deve chiedersi oggi come sarà in grado di rispondere. E fino a dove avrà la forza di spingersi. Perché la partita stavolta è decisiva. E più si prolunga più diventa priva di vincoli e di regole.

CHI PARTE E CHI RESTA: 1,2 MILIONI DI PROFUGHI E LA RESISTENZA NEI BUNKER

Casa e cibo: l'Italia accoglie i primi 9mila ucraini in fuga

Maria Sorbi

a pagina 11



SALVEZZA La folla per le partenze sui binari della stazione di Kiev

Nelle «catacombe» di Kiev, la città che vive sottoterra

Fausto Biloslavo

a pagina 9



RIFUGIO I cittadini della capitale ucraina ormai vivono sottoterra

MACABRO RITUALE DI GUERRA

Lo stupro come arma e il filo rosso dell'orrore

di Vittorio Macioce

a pagina 9

DUE PESI E DUE MISURE

La tregua paralimpica dimenticata e censurata

di Elia Pagnoni

a pagina 11

GIALLO SULLA FUGA IN POLONIA (SMENTITA DAI SUOI FEDELISSIMI) Zelensky salvato dalle spie

Il presidente scampato agli attentati grazie a soffiati

Diana Alfieri

a pagina 7

LA RIFORMA DEL CATASTO

Tasse sulla casa perfino i grillini dicono no

Pier Francesco Borgia

Si allarga il fronte contrario alla riforma del catasto. Anche i Cinque Stelle si sfilano.
a pagina 14

INTERVISTA A GASPARRI

«D'Alema e l'affare armi? Va fatta luce»

Luca Fazzo

Maurizio Gasparri sul caso della compravendita di armi: «Il ruolo di D'Alema va chiarito».
a pagina 13

VIAGGIO NELLA SUA CASARSA, CHE OSPITA DUE MOSTRE

Il secolo di Pier Paolo Pasolini l'ultimo intellettuale-artista

di Alessandro Gnocchi

Pier Paolo Pasolini, nato a Bologna il 5 marzo 1922, assassinato a Ostia nella notte tra l'1 e il 2 di novembre 1975, è l'ultimo intellettuale. Oggi, non sarebbe forse possibile l'emergere di un pensiero pur forte come il suo: il rumore di fondo dei social e la voracità dei media non lasciano scampo.

alle pagine 24-25

EDITORIA

L'Espresso in vendita: un simbolo al bivio

G. M. De Francesco

a pagina 21

ANSIA LIEVE E SONNO DISTURBATO?
Puoi provare

LAILA
50 mg capsule mastiche
ipnotiche a rilascio prolungato

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente Foglio Parafarmaco. Laila è un medicinale senza controindicazioni. Controindicazioni: gravidanza, allattamento, epatopatia, insufficienza renale, insufficienza cardiaca, ipertensione, diabete, asma, epilessia, miopia, glaucoma.

IL GIORNO

SABATO 5 marzo 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←

100% ORZO ITALIANO

Milano, lettera al ministero: riveda il calcolo Isee

Assegno unico universale Arriveranno meno aiuti alle famiglie con disabili

Anastasio in Lombardia



Ghedì, mai trovati i responsabili

Ferito dai ladri 5 anni in coma Non ce l'ha fatta

Prandelli in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

BATTAGLIA ACCANTO ALLA CENTRALE NUCLEARE PIÙ GRANDE D'EUROPA, ESPLOSIONI E INCENDI: SFIORATA LA CATASTROFE IN UCRAINA È L'INFERNO. KIEV DENUNCIA STUPRI DA PARTE DEI SOLDATI RUSSI SULLE DONNE. LE BOMBE FANNO STRAGI DI CIVILI

Conto alla rovescia

Su Putin la vendetta della storia

Bruno Vespa

Napoleone e Hitler volevano prendersi l'Europa e sappiamo com'è andata. Stalin ha dovuto fermarsi alle porte di Trieste, ma la Storia è andata troppo avanti per consentire ai successori di tenersi il bottino. È finita con la caduta del Muro e la dissoluzione dell'Urss. Che intenzioni ha Vladimir Putin? Dov'è l'uomo che il 28 maggio 2002 a Pratica di Mare con la dimenticata mediazione di Berlusconi strinse la mano a George Bush firmando l'accordo Nato-Russia? Si parlò addirittura dell'ingresso nella Nato della stessa Russia, cosa evidentemente prima di senso. È vero che dopo quella data molti Paesi di confine sono entrati nell'Alleanza atlantica. L'Occidente, incoronato dalla Storia, ha voluto stravincere? Forse.

Continua a pagina 3

PAURA MONDIALE



Una donna davanti a una casa bombardata a Irpin, vicino a Kiev

Servizi da pag. 2 a pag. 10



Il retroscena: sfuriata con il governo

Pnrr, l'ira di Bonaccini «Rischia di bloccarsi»

De Robertis a pagina 11



Primo MotoGP senza Rossi. E il campione diventa papà

La nuova vita di Valentino «Benvenuta Giulietta»

Bertini a pagina 13



SODDISFATTI O RIMBORSATI

PROVA PROSTAMOL. PER UN MESE, SE NON SEI SODDISFATTO TI RIMBORSIAMO IL 100% DEL VALORE!

NON HAI PIÙ SCUSE

Prostamol è un integratore alimentare. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano. Iniziativa "PROSTAMOL Soddissfatti o Rimborsati" valida per acquisti effettuati dal 01/03 al 30/04/22 nelle farmacie, parafarmacie, punti vendita della Grande Distribuzione Organizzata (G.D.O.), nei Corner della G.D.O. e nelle farmacie online. Conserva il documento d'acquisto. Puoi richiedere solo n.1 rimborso, fino ad un massimo di 24,10 €. Prodotti coinvolti e Termini e Condizioni su www.prostamolossoddissfattiorimborsati.it



VISIONI

NATALKA VOROZHBIT Parla la regista ucraina: «È chiaro ormai che non combattiamo soltanto per noi»
Lucrezia Ercolani pagina 13



Oggi Alias

ICENTO ANNI DI PASOLINI Ricordano l'anniversario Dacia Maraini e Raffaele La Capria, nelle foto di Roberto Villa il suo Oriente



Alias domenica

LA PACE DI KIEV di Antonio Canova, gli straniati di Baker: come ha preso piede la secessione negli Stati Uniti, il carteggio Pavese-de Martino

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

SABATO 5 MARZO 2022 - ANNO LII - N° 55

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

L'incendio che si è sviluppato dopo l'attacco nella centrale nucleare di Zaporizhzhia foto Ansa

L'attacco notturno alla centrale nucleare di Zaporizhzhia, senza conseguenze e smentito da Mosca, infiamma lo scontro al Consiglio di sicurezza dell'Onu nel nono giorno dell'aggressione di Putin all'Ucraina. Per gli Usa è «crimine di guerra». Contro la Russia nuova raffica di sanzioni in arrivo. Città allo stremo in attesa dei corridoi umanitari, mentre cresce il numero delle vittime. Ma c'è l'ok a un nuovo round di negoziati **pagine 2-7**

La centrale del terrore



Reportage A Leopoli «porto sicuro» suonano le sirene

Russia La scure sui media E Bbc fa un passo indietro

Nato Stoltenberg: altri Paesi a rischio attacchi

Europa Borse a picco, prezzo del gas alle stelle

In piazza Oggi a Roma tutti i colori del pacifismo

SABATO ANGIERI

PAGINA 3

ROBERTO ZANINI

PAGINA 2

ANNA MARIA MERLO

PAGINA 5

ROBERTO CICCARELLI

PAGINA 5

GIULIANO SANTORO

PAGINA 7

Lele Corvi



Stranamore in Europa Da Gorbaciov al ritorno del pericolo atomico

ANDREA BORELLI

Alcuni giorni fa il premio Nobel per la pace e giornalista russo Dmitrij Muratov ha incontrato l'ex presidente dell'Unione Sovietica Michail Gorbaciov. Quest'ultimo ha avuto un ruolo nella fondazione del giornale diretto da Muratov, *Novaja Gazeta*. Il rapporto, quindi, è di lungo tempo.
— segue a pagina 4 —

Contro la guerra Un continente senza un sognatore per la pace

TARIQ ALI

I politici europei dell'estremo centro (centrodestra e centrosinistra) si sono compattati dietro la Nato come una forza del bene. Il centrosinistra sembra essere ancor più propenso al bellicismo del centrodestra. Un manto di conformismo ricopre il continente. Non si trova alcun sognatore.
— segue a pagina 14 —

Oggi in piazza Costruiamo la «seconda potenza mondiale»

ALFONSO GIANNI

Gli incontri tra le delegazioni russa e ucraina si succedono mentre sul campo le armi non tacciono. La precondizione di un vero "cessate il fuoco" non è stata ancora raggiunta. La speranza di una soluzione negoziata del conflitto è indubbiamente flebile, appesa a un filo.
— segue a pagina 15 —

all'interno

Catasto Conte con la Lega: «No a nuove tasse sulla casa»

ANDREA CARUGATI

PAGINA 9

Editoria L'Espresso in vendita Damilano sbatte la porta

RED. POL.

PAGINA 9

Africa Mercenari russi fanno breccia nel cuore del Sahel

ANDREA SPINELLI BARRILE

PAGINA 8

Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, §10a/CRM/2021/03
9 770225 215017





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 63 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 5 Marzo 2022

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Il big match di domani
Napoli-Milan, la sfida che vale uno scudetto in cinque duelli chiave
Roberto Ventre a pag. 16



Il festival
Amadeus fino al 2024
pokerissimo Sanremo come Pippo e Mike
Federico Vacalebre a pag. 14



Il massacro delle città

► Raid su Kiev, si prepara l'assalto finale. Zelensky sfuggito a tre attentati. Kharkiv, cento bambini morti. Sanzioni, la Russia teme la bancarotta: non riesce più a vendere il petrolio. Mosca chiude tutti i social

L'intelligence
QUELLE MISURE
TROPPO PUNITIVE
CHE PREOCCUPANO
GLI STATI UNITI

Mauro Canali

Alti funzionari dei servizi segreti americani, convocati dalla Casa Bianca, hanno consegnato a Biden e al Congresso rapporti che hanno indotto il presidente a considerare seriamente un problema che si sta affacciando sulla crisi ucraina: il successo pieno delle sanzioni adottate nei confronti della Russia potrebbe paradossalmente riflettersi negativamente sugli sviluppi della guerra in atto.
Continua a pag. 39

Nella mente dello zar
PUTIN, IL RISCHIO
DI PERDERE
IL CONTATTO
CON LA REALTÀ

Alessandro Perissinotto

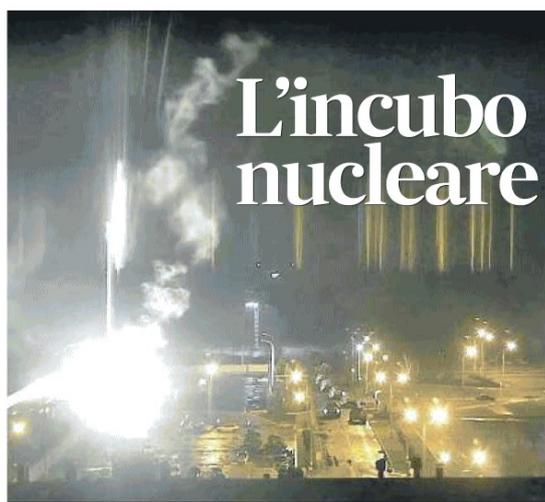
Uno dei termini che, con ragione, ha occupato maggiormente gli spazi del dibattito pubblico di questi giorni è "paura". Diciamo che l'invasione russa dell'Ucraina ha riportato la paura alle nostre porte. La considerazione, seppure non del tutto destituita di fondamento, è un po' superficiale.
Continua a pag. 39

Punto di Vespa
DOVE È FINITO
IL VLADIMIR
DI PRATICA
DI MARE?

Bruno Vespa

Napoleone e Hitler volevano prendersi l'Europa e sappiamo com'è andata a finire. Stalin ha dovuto fermarsi alle porte di Trieste, ma la Storia è andata troppo avanti per consentire ai successori di tenerne il bottino. È finita con la caduta del Muro e la dissoluzione dell'Urss.
Che intenzioni ha ora Vladimir Putin?
Continua a pag. 39

La battaglia attorno all'impianto di Zaporizhzhia in mano ai russi



Marco Ventura alle pagg. 2 e 3

Domande e risposte con l'esperto
Dalle bombe ai terremoti
quanto resiste una centrale

Giugi Di Fiore a pag. 3

I personaggi
Il prete nostalgico di Stalin
nel cerchio magico dello Zar

Giuseppe D'Amato a pag. 6



Cifoni, Mangani, Pompetti, Sabadin, Scarpa e Valensise da pag. 2 a 11

L'intervista al generale Tricarico
«Ma con le armi della Nato gli ucraini al contrattacco»

Valeria Arnaldi a pag. 5

Il governo cinese
Paralimpiadi, silenziato il messaggio per la pace

Andrea Sorrentino a pag. 11

Campania, arrivano centomila profughi Tendopoli a Napoli

► Ottocento famiglie pronte a offrire le loro case De Luca: subito un piano per vaccinare i rifugiati

Gennaro Di Biase

Guerra e fuga: all'orizzonte c'è l'opzione «tendopoli». Sono circa «100mila», secondo le stime di Comune di Napoli e Coordinamento dei consoli diplomatici esteri in Italia, i rifugiati previsti a Napoli e in Campania. Intanto il governatore campano De Luca allerta sulla necessità di vaccinare i profughi ucraini dal Covid. In Cronaca

Il caso a Napoli

Nemico di Mosca il no di Cartabia all'estradizione

Leandro Del Gaudio

«No» dell'Italia a Putin. Il ministro della Giustizia Cartabia ha chiesto la revoca della richiesta di estradizione a tutela del regista ucraino Yevhen Lavrenchuk, arrestato mesi fa su mandato dei giudici russi. A pag. 9

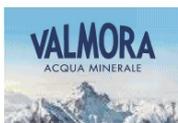
Le piazze divise

Se non c'è pace nemmeno tra i pacifisti

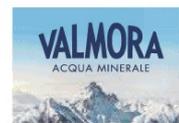
Mario Ajello

Tutti in piazza per la pace, ma non c'è pace tra i pacifisti che oggi sfileranno per Roma, dall'Esedra a San Giovanni. È tutto da verificare quanto serva l'ennesima manifestazione rituale, con i vessilli arcobaleni e con un rischio. Continua a pag. 38





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 63 ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Sabato 5 Marzo 2022 • S. Adriano

IL GIORNALE D

Commenta le notizie su MESSAGGERO.IT

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **27.095**

Dosi somministrate in totale: **134.234.489***

Rapporto dosi quotidiane rispetto al giorno precedente: **+4,1%**

Rispetto alla settimana precedente: **-76,4%**

*Dati ISTAT in tempo reale. *Incluso in tutte le fasce d'età.

Zittito il n.1 Parsons
Paralimpici, la cerimonia diventa un caso Pechino oscura in tv il messaggio pro-Ucraina
Sorrentino a pag. 9



L'Inter torna prima
Roma, con l'Atalanta la prova di maturità La Lazio a Cagliari per Europa e Immobile
Abbate e Angeloni nello Sport



Blindati e razzi contro la centrale di Zaporizhzhia: «Rischiata un'altra Chernobyl, l'Onu protegge i siti». Riprende l'assedio di Kiev



Paura nucleare

Partiti contro
La stabilità che serve al tempo della guerra

Paolo Pombeni

Sulla vicenda della crisi ucraina si fanno calcoli, poco lucidi, anche per la nostra politica interna. Il più diffuso, più o meno sotto traccia, è che in questi frangenti una crisi di governo non sia proponibile, sicché sarebbe possibile spingere all'estremo il confronto fra le diverse fazioni tanto si fa un po' di populismo e non si rischia di pagare peggio. Non è così. L'impegno che il nostro Paese ha preso con Bruxelles per beneficiare dei fondi del Next Generation UE è pienamente valido ed anzi è da pensare (...)

Continua a pag. 22

I SERVIZI

Voci di fuga smentite
«Zelensky è con noi»
Mangani a pag. 4

Tricarico: «Tattica nuova con le armi»
Arnaldi a pag. 5

Gli yacht degli oligarchi, primi sequestri in Italia
Allegrì a pag. 6

Il corteo a Roma
La strana piazza dei pacifisti in lotta tra loro
Mario Ajello

Tutti in piazza per la pace, ma non c'è pace tra i pacifisti che oggi sfileranno per Roma, dall'Esedra a San Giovanni. È tutto da verificare quanto serva l'ennesima manifestazione rituale, con i vessilli arcobaleno (...)

Continua a pag. 22

Alle stelle il prezzo di tutti i combustibili: balzo anche del carbone

Sanzioni, Mosca a rischio default
Piazza Affari brucia 100 miliardi

ROMA Mosca non riesce più a vendere il suo petrolio. Chiusura dei porti e sanzioni stanno mettendo in ginocchio l'economia russa, tanto che il default viene dato probabile al 67%. Alle stelle anche il carbone. Tonfo delle Borse europee: Piazza Affari brucia 100 miliardi.
Cifoni e Orsini alle pag. 7 e 10

Effetto crisi sulle città d'arte d'Europa

Turismo, i russi non ci sono
Pasqua di disdette a Roma

ROMA Turismo, senza arrivi russi raffica di disdette a Pasqua. Bisozzi a pag. 11

La mamma di Latina
«I sogni di Matteo spezzati in campo tra le mie braccia»

LATINA «Il sogno di Matteo spezzato tra le mie braccia». Parla la mamma del ragazzo di 15 anni morto mentre faceva allenamento con la sua squadra.
Balestrieri e Buongiorno a pag. 14

COLAVITA
Season your world

Il Segno di LUCA
LEONE, L'ALLEGRIA HA IL SOPRAVVIVENTO

Oggi il Sole si congiunge a Giove, l'astro diurno si unisce a quello della grande fortuna, ti scoprirai beneficiario anche tu di questa bella configurazione, che ti gratifica con occasioni piacevoli e viene anche ad animare la tua vita sociale: incontri, feste, spettacoli e quant'altro il celeste cameriere estrae dalla cornucopia del padre degli Dei solo per te. Puoi essere contento, oggi il cielo ti vuole proprio bene.
MANTRA DEL GIORNO
Prova a sorridere a chi incontri, sarai ripagato.
L'oroscopo all'interno
© RIPRODUZIONE RISERVATA

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano-Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; 1 Bialli di Roma - vol. 3 • € 4,90 (solo Umbria e Abruzzo) • Pizzeria di Roma • € 3,80 (solo Roma); "Gli chef la cucina romana" • € 3,80 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

SABATO 5 marzo 2022
1,60 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Scagionata dopo la morte dell'amica

Delitto ai Caraibi, Ilaria esce dal carcere: «Sono vittima anche io»

Cabri nel Fascicolo Regionale



DOMANI IN REGALO

SPECIALE MOTO GP



ristora

INSTANT DRINKS

BATTAGLIA ACCANTO ALLA CENTRALE NUCLEARE PIÙ GRANDE D'EUROPA, ESPLOSIONI E INCENDI: SFIORATA LA CATASTROFE IN UCRAINA È L'INFERNO. KIEV DENUNCIA STUPRI DA PARTE DEI SOLDATI RUSSI SULLE DONNE. LE BOMBE FANNO STRAGI DI CIVILI

Conto alla rovescia

Su Putin la vendetta della storia

Bruno Vespa

Napoleone e Hitler volevano prendersi l'Europa e sappiamo com'è andata. Stalin ha dovuto fermarsi alle porte di Trieste, ma la Storia è andata troppo avanti per consentire ai successori di tenersi il bottino. È finita con la caduta del Muro e la dissoluzione dell'Urss. Che intenzioni ha Vladimir Putin? Dov'è l'uomo che il 28 maggio 2002 a Pratica di Mare con la dimenticata mediazione di Berlusconi strinse la mano a George Bush firmando l'accordo Nato-Russia? Si parlò addirittura dell'ingresso nella Nato della stessa Russia, cosa evidentemente prima di senso. È vero che dopo quella data molti Paesi di confine sono entrati nell'Alleanza atlantica. L'Occidente, incoronato dalla Storia, ha voluto stravincere? Forse.

Continua a pagina 3

PAURA MONDIALE



Una donna davanti a una casa bombardata a Irpin, vicino a Kiev

Servizi da pag. 2 a pag. 10



Il retroscena: sfuriata con il governo

Pnrr, l'ira di Bonaccini «Rischia di bloccarsi»

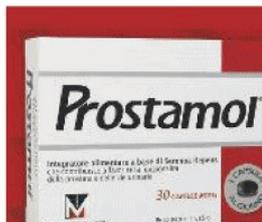
De Robertis a pagina 11



Primo MotoGP senza Rossi. E il campione diventa papà

La nuova vita di Valentino «Benvenuta Giulietta»

Bertini a pagina 13



SODDISFATTI O RIMBORSATI

PROVA PROSTAMOL PER UN MESE, SE NON SEI SODDISFATTO TI RIMBORSIAMO IL 100% DEL VALORE!

NON HAI PIÙ SCUSE

Prostamol è un integratore alimentare. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano. Iniziativa "PROSTAMOL Soddissfatti o Rimborsati" valida per acquisti effettuati dal 01/03 al 30/04/22 nelle farmacie, parafarmacie, punti vendita della Grande Distribuzione Organizzata (G.D.O.), nei Corner della G.D.O. e nelle farmacie online. Conserva il documento d'acquisto. Puoi richiedere solo n.1 rimborso, fino ad un massimo di 24,10 €. Prodotti coinvolti e Termini e Condizioni su www.prostamol.it



AUTOURTITI

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

SABATO 5 MARZO 2022

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria -1,50€ in tutte le altre zone - Anno CIOCVI - NUMERO 54, 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
**KHARKIV, STRAGE DI CIVILI
 PIOGGIA DI BOMBE SU KIEV
 FUGA VERSO GLI ULTIMI TRENI**

PANELLA E PEROSINO / PAGINE 6 E 7



Un ucraino si congeda dal figlio e dalla moglie in fuga alla stazione di Irpin, periferia di Kiev. La capitale è sotto i bombardamenti e i treni sono stati presi d'assalto

EPA

LE FIAMME NON HANNO RAGGIUNTO I REATTORI, SCONGIURATA LA FUGA RADIOATTIVA. GLI ESPERTI: «POTEVA ESSERE UNA TRAGEDIA PIÙ GRAVE DI CHERNOBYL»

Ucraina, terrore atomico

Attacco russo, colpita la centrale nucleare di Zaporizhzhia. Gli Usa: «Rischiata una catastrofe»
Repressione a Mosca, Putin zittisce stampa e social. Borse a picco, l'Europa brucia 400 miliardi

Un'esplosione, nella notte, all'interno della centrale nucleare di Zaporizhzhia ha fatto piombare l'Ucraina e l'Europa nell'incubo di una nuova catastrofe atomica. L'attacco russo ha colpito per fortuna impianti che non hanno provocato fughe di radiazioni: domate le fiamme, i controlli hanno escluso altre conseguenze, ma gli esperti hanno fatto notare che «poteva essere una tragedia più grave di Chernobyl». A Mosca, Putin ha imposto un giro di vite a stampa e social. Le Borse hanno subito contraccolpi pesanti: l'Europa ha bruciato 400 miliardi. SERVIZI / PAGINE 2-11



Fiamme nella centrale di Zaporizhzhia

BLITZ A IMPERIA E SANREMO

Jacopo Iacoboni e Gianluca Paolucci

**Sequestrati due yacht
 Gli oligarchi nel mirino**

L'ARTICOLO / PAGINA 11

IL CUORE DELLA LIGURIA

Marco Menduni

**Cibo, farmaci, coperte
 e tantissima ospitalità**

L'ARTICOLO / PAGINA 12

ROLLI



AURUM ORO
 OPERATORE PROFESSIONALE E NOBIS AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

**COMPRO
 ORO e ARGENTO
 SEDE STORICA**

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
 *fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
 (a fianco cinema Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venenerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Alessandro Orsini dice da giorni che l'Ucraina è perduta, le armate russe sono soverchianti ed è soltanto questione di tempo: poiché Stati Uniti ed Europa non hanno la forza d'intervenire direttamente, per il giusto timore di una devastante guerra nucleare, sarebbe meglio trattare con Putin la resa di Kiev. Apprezzo Orsini — ne sono stato un lettore prima di conoscerlo di persona — e so di essere romantico e forse patetico, la pelle non è la mia ed è facile fare gli eroi da una tastiera, ma mi preme di ricordare che la storia dell'umanità si fonda anche sul libro biblico di Samuele: «Dall'accampamento dei Filistei uscì uno sfidante, chiamato Golia, di Gat, era alto sei cubiti e un palmo. Aveva in testa un elmo di bronzo ed era rivestito di una corazza a piastre, il cui peso era di cinquemila sicli di bronzo.

Dal libro di Samuele | **MATTIA FELTRI**

Portava alle gambe schinieri di bronzo e un giavelotto di bronzo tra le spalle. L'asta della sua lancia era come un cilindro di tessitori e la punta dell'asta pesava seicento sicli di ferro». Davide, sconsigliato da tutti per la sproporzione della forza, sfidò comunque Golia, e siccome era così minuto da non riuscire a camminare con l'armatura che gli avevano messo addosso, se ne liberò. Poi «cacciò la mano nella sacca, ne trasse una pietra, la lanciò con la fionda e colpì il filisteo in fronte. La pietra s'infisse nella fronte di lui che cadde con la faccia a terra». Per millenni Davide si è ribellato a Golia, talvolta ce l'ha fatta, più spesso no, ma se lo ha fatto è perché pensava fosse l'unica cosa dignitosa. Però lo so, oggi è niente più di romanticheria, e so che lasceremo Kiev al suo destino. —

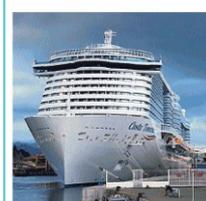
GENOVA


**Prof arrestato,
 da anni sospetti
 mai denunciati**

Danilo D'Anna e Tommaso Fregatti

Era già stato trasferito per motivi disciplinari, nel 2018, dalla succursale alla sede del liceo di Genova dove lavora da dieci anni, il professore di filosofia finito ai domiciliari con l'accusa di violenza sessuale aggravata, adescamento di minori e cessione di sostanze stupefacenti. Le vittime sono due sue alunne. La motivazione del trasferimento era «atteggiamenti non professionali». Ma i sospetti non sono mai diventati in questi anni materia di denuncia. GLI ARTICOLI / PAGINE 14 E 15

SAVONA


**Costa Crociere
 presenta Toscana
 e triplica gli scali**

Alberto Quarati / INVIATO A SAVONA

Saranno 200 gli scali effettuati quest'anno da Costa Crociere in Liguria, il triplo rispetto al 2021, con l'inizio da oggi del primo viaggio della "Costa Toscana" da Savona, presentata ieri dal direttore generale della compagnia Mario Zanetti. La nuova nave da crociera farà scalo a Savona fino a novembre. L'ARTICOLO / PAGINA 17

NUOVO
**BANCO
 METALLI**

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

GENOVA CORNIGLIANO:
 C.so Sardegna 89/R
 Via Cornigliano n.36/38/40/r
 Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
 C.so Sardegna 89/R
 ORARIO CONTINUATO: dal lunedì al sabato 8.30-19.30
www.banco-metalli.com



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Aiutiamo l'Ucraina
L'impegno umanitario
del Gruppo 24 Ore
in collaborazione
con la Croce Rossa

— a pagina 3

checksig.com

CHECKSIG
Your Coins, Safe and Easy.

Soluzioni Bitcoin e
crypto per investitori
privati e istituzionali.

FTSE MIB **22464,86** -6,24% | SPREAD BUND 10Y **160,70** +4,70 | BRENT DTD **122,52** +0,54% | NATURAL GAS DUTCH **204,00** +32,04% **Indici & Numeri** → p. 25 a 29

Venerdì nero in Borsa, Milano -6% Da Ue e G7 pronte nuove sanzioni

La guerra all'Ucraina

Attaccata da truppe russe
maxi centrale nucleare
Usa: catastrofe sfiorata

Scatta il panico sui mercati
Nel weekend terzo round
di colloqui per una tregua

In Ucraina attacco russo alla centrale nucleare di Zaporizhzhia, la più grande d'Europa. Usa: sfiorata catastrofe. Nel week end terzo round di colloqui per un cessate il fuoco. Ue e G7 preparano nuove sanzioni. Blinken: «Nato alleanza difensiva, non cerchiamo guerre. Ma se la guerra viene da noi, ci difenderemo». Panic selling nelle Borse (Milano -6,2%). L'Europa brucia 400 miliardi di capitalizzazione.

— Servizi e analisi alle pag. 2-8

IL REPORTAGE

Sulla linea
del fronte
a un chilometro
dai soldati russi

di **Roberto Bongiorno**

— a pagina 2



Il fronte. I russi alle porte di Kiev

EMERGENZA UMANITARIA

Profughi, l'Italia
prepara
accoglienza
e vaccini

Monaci, Ludovico, Bartoloni

— a pag. 4

IL RUOLO DEI SOCIAL

Così Zelenskyj
scandisce
via Twitter i tempi
della guerra

Andrea Biondi — a pag. 3

LE RITORSIONI

Mosca chiude
tutti i media,
al bando
anche Facebook

Antonella Scott — a pag. 3



Assalto al treno. Ressa alla stazione di Kiev per salire sui treni in partenza verso il confine con la Polonia, mentre la morsa delle truppe russe si stringe sulla capitale

Bollette luce e gas verso nuovi rincari

Il caro materie prime

Stime di Nomisma energia:
dal 1° aprile +20% l'elettricità
e +2% il metano

Nuovi aumenti in vista per le bollette di luce e gas di famiglie e Pmi con la revisione trimestrale delle tariffe. Stando a stime di Nomisma Energia sulla base dei parametri dell'Aerea, dal 1° aprile +20% l'elettricità e +2% il gas. Per le imprese energivore atteso un conto da 7 miliardi nel secondo trimestre. Nuovi record di benzina e gasolio.

Gilberto e Dominelli — a pag. 7

EXPORT

Dalla Sace stop alla valutazione rischi per operazioni in Russia e Bielorussia
Task force Mise per le imprese italiane

Celestina Dominelli e Carmine Fotina — a pag. 12

mercanteinfiera
la Borsa Antichità e Innovazione, Artista e Creatività

PRIMAVERA 2022
Parma, 12 - 20 Marzo

MOSTRE COLLATERALI

OLIVETTI #STORIADINNOVAZIONE
di Alessandro Ottolenghi
Associazione Architetto Studio Olivetti

PARTIVANO I BASTIMENTI
HOME SWEET HOME AMERICA
di Massimo Cusi

Scopri il marketplace online di Mercanteinfiera

www.mercanteinfiera.com

FIEREPARMA www.fiereparma.it CREDIT AGRICOLE

Tlc, lo scontro sui prezzi schiaccia i ricavi sul fisso

Concorrenza

Consumatori soddisfatti
ma i bilanci delle società
sono sotto pressione

Sempre più aspra la competizione tra le compagnie telefoniche che si contendono i clienti a suon di sconti, ormai anche sul fisso. Se i consumatori hanno di che giulire, i bilanci delle telco sono sempre più traballanti.

Biondi — a pag. 21

L'ANALISI

UNA PARTITA
CHE PENALIZZA
L'EUROPA

di **Andrea Biondi**

Aldilà dell'Oceano gli operatori si contano sulle dita di una mano. In Europa si contano a tre cifre: il campo di gioco non è lo stesso.

— a pagina 21

INTESA SANPAOLO

Banca dei territori alla svolta:
focus su digitale e consulenza

Luca Davi — a pag. 19

PANORAMA

GOVERNO E MAGGIORANZA

Draghi, disponibile al confronto ma va avanti sulle riforme

Dopo il sì di misura sulla riforma del catasto giovedì scorso, il premier Mario Draghi, va avanti con pragmatismo ma senza sottovalutare la spaccatura nella maggioranza che sostiene il suo governo. Restano le distanze su fisco, giustizia e appalti, mentre una schiarita sembra profilarsi sulla legge sulla Concorrenza.

— a pagina 10



INIZIATIVE PER L'8 MARZO
Il Gruppo 24 Ore in campo per la giornata della donna

— Martedì in edicola e online

AGENZIA DELLE ENTRATE

Cessione di preliminare, rimborso caparra con Iva

Se il cessionario di un contratto preliminare restituisce al cedente la caparra, il rimborso è un'operazione soggetta a Iva.

— a pagina 23

DICHIARAZIONI 2022

La detrazione Iva fa i conti con l'acquisto dei bonus

La detrazione Iva fa i conti con l'acquisto dei bonus edilizi. Si tratta di operazioni esenti che vanno poi riportate in dichiarazione.

— a pagina 22

TRASPORTI

Fs, ok ai treni ibridi: ordini a Hitachi per 1,6 miliardi

È in arrivo una nuova famiglia di treni regionali, questa volta ibridi (novità assoluta per l'Italia). Fs ha firmato ordini da 1,6 miliardi a Hitachi.

— a pagina 13

Motori 24

— alle pagine 15 e 16

Food 24

— alle pagine 17 e 18

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 19,90 €. Per info:
ilsol24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 5 marzo 2022
Anno LXXVIII - Numero 63 - € 1,20
S. Adriano

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latine e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - ISSN 0391-6990

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

LA GUERRA METTE IN GINOCCHIO LA NOSTRA ECONOMIA

Una crisi senza fine

Gas e petrolio alle stelle
Prezzi dell'energia per produrre
insostenibili per le aziende

Gli ultimi rincari spaventano
Il governo crea una task force
per monitorare gli aumenti

Le sanzioni della Ue
mettono in grande difficoltà
il sistema produttivo russo

Atac

**Mezzi lumaca
persi 58 milioni**
Guasti, noie e scioperi
fallito l'obiettivo 2021
fissato nel Concordato



Filippi a pagina 15

Alberghi

**La crisi fa fuggire
i turisti stranieri**
Chiuse 320 strutture
Sono soprattutto hotel
di piccole dimensioni

Verucci a pagina 17

San Lorenzo

**Sbarca in città
il nuovo LSD**

Sequestrata in un blitz
per la prima volta
la droga allucinogena

Ricci a pagina 18

Roma-Ostia

**Ecco tutte
le deviazioni**

Domani si disputa
la mezza maratona
più corsa d'Italia

a pagina 16

Il Tempo di Osho



"Meno male che c'avete i
monopattini"

Ipotesi di nuovi colloqui nel weekend. Mosca «oscura» Facebook Sfiorata la catastrofe nucleare Ma Putin continua a bombardare

Il grande cuore della Capitale
Da Santa Sofia in Roma
parte la solidarietà a Kiev

Musacchio a pagina 7

... L'offensiva di Putin continua a far danni ma soprattutto rischia di degenerare in qualcosa di irreparabile. L'altra notte missili russi hanno colpito la centrale nucleare di Zaporizhzhia, la più grande d'Europa, mettendo a seri rischio la sicurezza del Vecchio Continente. Ma il leader del Cremlino non si ferma e continua l'offensiva. Intanto Mosca taglia Facebook.

De Leo, Frasca e Rossi alle pagine 4 e 5

... La guerra in Ucraina la stiamo pagando anche noi. Il prezzo del gas e del petrolio vola alle stelle e i costi per produrre sono ormai insostenibili per le aziende. Gli ultimi rincari spaventano anche il Governo che ha creato una task force per monitorare gli aumenti. E le sanzioni della Ue stanno mettendo in ginocchio anche il sistema produttivo russo.

Caleri e Ventura alle pagine 2 e 3

Parla Cattaneo deputato di Forza Italia

**«Berlusconi è stato chiaro
Mai tasse sulla casa»**

Di Mario a pagina 8

Inchiesta sul Miur

**Ecco come manipolavano
il Ministro Bianchi**

Di Corrado a pagina 9

Accordo per altri due anni Amadeus eguaglia Bongiorno e Baudo Farà il suo 5° Sanremo



Guadalaxara a pagina 26

LAM Italia Odv

**DONA
IL 5 X 1000**

**COD FISC
94113210309**

ASSOCIAZIONE ITALIANA
LINFANGIOLEIOMIOMATOSI LAM Italia

si prefigge di promuovere con urgenza
la ricerca di un trattamento efficace
e di una cura della linfoleiomiositomatosi (LAM)

www.lam-italia.org

**buona tv
a tutti**

di Maurizio Costanzo

Bentrovati. Mi fa piacere riprendere «Buona tv a tutti». Spero che sia così anche per voi. Succede di tutto nel mondo, ma, puntuale, Costantino Della Gherardesca ha presentato i protagonisti del prossimo «Pechino Express». È un po' uno «schiaffo» alla paura. Una voglia di dire che tutto va bene. È ottimo il lavoro che le radio e le televisioni stanno svolgendo nel seguire la guerra in Ucraina e i rischi che corriamo. Bravi gli inviati a Kiev che continuano a fare la diretta, pur se si sentono le sirene degli allarmi. Questi giornalisti televisivi mi ricordano, in passato, (...)

Segue a pagina 26

OLIMPICO ORE 18

**La Roma
ospita
l'Atalanta**

Zotti a pagina 29

ALLE 20.45

**Nel posticipo
la Lazio vola
a Cagliari**

Rocca e Salomone a pagina 28

**SODDISFATTI O
RIMBORSATI**

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo Repetto che con il suo effetto di normalizzazione della prostata e della prostata ti dà un sollievo di una idea diversa ed equitativa e di una stile di vita sano. Prodotti garantiti e firmati e Condizioni su www.prostamol.it

E NON HAI PIÙ SCUSE



PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 29

Miozzo (ex Cts e Protezione civile): con i profughi deve essere evitato il caos, non basta la buona volontà
Alessandra Ricciardi a pag. 7

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



DIRITTO E SPORT
La Russia fuori da tutti gli eventi, comprese le paralimpiadi di Pechino
Damiani a pag. 30

Riforma del catasto onerosa

Dal 2026 i proprietari immobiliari subiranno aggravii in materia di imposte dirette, indirette e sulle agevolazioni fiscali (e magari anche sulle imposte di successione)

ORSI & TORI
DIPAPOLO PANERAI

Il buio oltre la siepe della guerra in Ucraina può diventare meno buio se si va a scoprire che cosa è avvenuto fra Russia e Cina in occasione dell'inaugurazione delle Olimpiadi invernali di Pechino. Unico capo di stato ospite del presidente cinese **Xi Jinping** è stato proprio il presidente della Russia, **Vladimir Putin**. E dietro gli inni olimpici e nazionali, fra Cina e Russia è stato firmato un documento di straordinaria importanza non solo per capire meglio la guerra contro l'Ucraina ma anche quali potranno essere i destini del mondo, a prescindere dall'esito di questa tragica guerra. In pratica si va a scoprire cosa c'è dietro la rafforzata anche se recente amicizia fra i due paesi a ideologia comunista. Il documento può essere diviso in tre parti: l'Ideologia, la Geopolitica e la Tecnologia con annessi gli effetti sull'economia. L'Ideologia è per i due paesi il punto di partenza per la proposizione di una nuova visione globale del mondo.

Continua a pagina 2

Imposte dirette, indirette e agevolazioni fiscali: dal 2026 la riforma del catasto rischia di colpire a tutto tondo i proprietari di immobili, compresi quelli in possesso solo dell'abitazione principale. Possibili aumenti anche dell'imposta di successione qualora le nuove rendite determinino il superamento delle franchigie previste dall'attuale normativa. In più la quantificazione dell'imposta diventa manipolabile dal legislatore.

Mandolei a pag. 23



Quei russi che mollano Putin perché contrari alla guerra
Valentini a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Ieri mattina, verso le 10, un ristretto gruppo di studenti delle scuole superiori si sono riuniti alle Colonne di San Lorenzo nel prestigioso sagrato che si stende davanti all'omonima Basilica, in pieno centro di Milano. In questo spiazzone ci stavano al massimo duemila persone. Non erano gli studenti che da sempre, quando si riuniscono per manifestare contro qualche cosa, allungano la sfilata, esibiscono striscioni, inventano slogan, cantano canzoni, ruotano le ragazze. In questo caso invece, niente. Nemmeno "Bella ciao", una canzone che, quando mancano argomenti migliori, torna sempre utile. Ciononostante in silenzio, quasi imbarazzati per il fatto di non avere dei fatti da difendere. Eppure c'è da indignarsi per l'aggressione da parte di un paese imbottito di atomi che contro un altro paese che tenta di difendersi con le bombe molotov fatte in casa. I manifestanti sono contro la guerra ma non contro chi la sta facendo. Non volendo offendere, non lo nominano neppure. Intanto, non so perché, non scompaiono anche le insegne arcobaleno. Non sono usabili contro Putin!

www.telepass.com

VICINO A TE, C'È PIÙ TELEPASS DI QUANTO PENSI.

Hai mai pensato di poter ricaricare l'auto elettrica con Telepass? E anche lavare l'auto, prenotare il treno, pagare il parcheggio, il carburante o noleggiare un monopattino? No? Perché ancora non hai scoperto tutti i servizi di mobilità del nostro Gruppo. Un ecosistema che libera il tuo tempo, a disposizione di chi sceglie la via della semplicità.

Telepass
LA VIA DELLA SEMPLICITÀ

Messaggio pubblicitario con finalità promozionali. Condizioni economiche e contratti su telepass.com e telepass.com

*Con il dizionario dei bilanci 2022 a € 7,90 in più



LA NAZIONE

SABATO 5 marzo 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Provvedimenti della Guardia di finanza

**Congelati beni di lusso ai magnati russi
Yacht e ville nel mirino**

Servizio nel Fascicolo Regionale



Firenze, rivoluzione sui binari

**Ecco Blues
Il treno ibrido ed ecologico**

Fichera nel Fascicolo Regionale e in Cronaca

ristora
INSTANT DRINKS

BATTAGLIA ACCANTO ALLA CENTRALE NUCLEARE PIÙ GRANDE D'EUROPA, ESPLOSIONI E INCENDI: SFIORATA LA CATASTROFE IN UCRAINA È L'INFERNO. KIEV DENUNCIA STUPRI DA PARTE DEI SOLDATI RUSSI SULLE DONNE. LE BOMBE FANNO STRAGI DI CIVILI

Conto alla rovescia

**Su Putin
la vendetta
della storia**

Bruno Vespa

Napoleone e Hitler volevano prendersi l'Europa e sappiamo com'è andata. Stalin ha dovuto fermarsi alle porte di Trieste, ma la Storia è andata troppo avanti per consentire ai successori di tenersi il bottino. È finita con la caduta del Muro e la dissoluzione dell'Urss. Che intenzioni ha Vladimir Putin? Dov'è l'uomo che il 28 maggio 2002 a Pratica di Mare con la dimenticata mediazione di Berlusconi strinse la mano a George Bush firmando l'accordo Nato-Russia? Si parlò addirittura dell'ingresso nella Nato della stessa Russia, cosa evidentemente prima di senso. È vero che dopo quella data molti Paesi di confine sono entrati nell'Alleanza atlantica. L'Occidente, incoronato dalla Storia, ha voluto stravincere? Forse.

Continua a pagina 3

PAURA MONDIALE



Una donna davanti a una casa bombardata a Irpin, vicino a Kiev

Servizi da pag. 2 a pag. 10



Il retroscena: sfuriata con il governo

**Pnrr, l'ira di Bonaccini
«Rischia di bloccarsi»**

De Robertis a pagina 11



Primo MotoGP senza Rossi. E il campione diventa papà

**La nuova vita di Valentino
«Benvenuta Giulietta»**

Bertini a pagina 13

SODDISFATTI O RIMBORSATI

PROVA PROSTAMOL PER UN MESE, SE NON SEI SODDISFATTO TI RIMBORSIAMO IL 100% DEL VALORE!

NON HAI PIÙ SCUSE

Prostamol

Integratore alimentare a base di Selenio, Zinco e Vitamina E. Contiene 30 bustarelle.

Prostamol è un integratore alimentare. Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta variata ed equilibrata e di uno stile di vita sano. Iniziativa "PROSTAMOL Soddissfatti o Rimborsati" valida per acquisti effettuati dal 01/03 al 30/04/22 nelle farmacie, parafarmacie, punti vendita della Grande Distribuzione Organizzata (G.D.O.), nei Corner della G.D.O. e nelle farmacie online. Conserva il documento d'acquisto. Puoi richiedere solo 1 rimborso, fino ad un massimo di 24,10 €. Prodotti coinvolti e Termini e Condizioni su www.prostamol.it

**TECHNOLOGY
CAN'T BUILD
A BETTER
TOMORROW
IF YOU DON'T
MAKE IT
GREEN**

la Repubblica

Scopri come rendere
più sostenibile
la tua organizzazione
insieme a noi.

REPLY

Fondatore *Eugenio Scalfari*

ROBINSON
D

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 47 - N° 54

Sabato 5 marzo 2022

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 3,00

Rischio atomico
I combattimenti
nella notte
per occupare
la centrale
nucleare
di Zaporizhzhia

“Crimine di guerra”



Attacco russo alla centrale nucleare di Zaporizhzhia, la più grande d'Europa. Gli Usa: catastrofe sfiorata. Le Borse perdono 400 miliardi
Ucraina a ferro e fuoco, a Kharkiv oltre 2000 morti. Pioggia di bombe sulla capitale. L'Italia blocca 140 milioni di beni agli oligarchi

Parla Boris Johnson: l'Onu mandi i caschi blu per evitare un'altra Chernobyl

Il commento

**Il Palazzo di vetro
diventa una trincea**

di **Paolo Mastrolilli**

L'errore commesso da Putin attaccando la centrale di Zaporizhzhia, l'ennesimo dall'inizio della crisi ucraina, è doppio.

● a pagina 34

L'intervento

**Adesso l'Ue
è una forza politica**

di **Josep Borrell**

Vi sono settimane che palano decenni. È il caso della settimana appena trascorsa, con l'aggressione della Russia all'Ucraina.

● a pagina 13

dal nostro inviato
Fabio Tonacci

Quattro gocce di iodio in un mezzo bicchiere di latte sono la medicina (fai da te) contro l'ultima follia di Putin: il tiro al bersaglio sulle centrali nucleari. La capitale ucraina assediata torna nell'incubo già vissuto per il disastro di Chernobyl.

● a pagina 2 e altri servizi
● da pagina 3 a pagina 17

I nostri servizi

**Mar Nero, sulle rive
si decide l'invasione**

di **Giampaolo Visetti da Odessa**
● a pagina 8

**Grandi: i profughi
saranno una valanga**

di **Corrado Zunino da Cracovia**
● a pagina 11

**“Fermate le armi”
In piazza per la pace**

di **Casadio e Vitale**
● a pagina 16

**Gospodinov-Kurkov:
gli incubi dell'Est**

di **Lara Crinò
e Marco Damilano**
● alle pagine 18 e 19

Il Cremlino

**Putin schiaccia
notizie e social**

dalla nostra inviata
Rosalba Castelletti

Quanto tempo ci mette un Paese a tornare indietro di trent'anni? Alla Russia sono bastati nove giorni. Nove giorni di una guerra che non si può chiamare “guerra”.

● a pagina 6

**Così il Donbass
viene rieducato**

di **Luca Steinmann**

Mentre sul Donbass cade una fitta neve le truppe filorusse avanzano nella steppa verso Ovest. Con l'obiettivo di integrare i territori conquistati all'interno dello spazio controllato da Mosca in maniera permanente.

● a pagina 7

ANSIA LIEVE E SONNO DISTURBATO?

Puoi provare



Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OSP) che può essere consegnato solo da farmacia, scuola farmacia, ASD, RM, 00196/0021.

A. MENARINI

L'anticipazione



**Caro Pasolini,
mi hai insegnato
ad essere libero**

di **Massimo Recalcati**
● alle pagine 36 e 37

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

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

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

con Paesaggio Italia
€ 15,90

NZ

I diritti Niente doppio cognome al figlio no dei giudici di Torino a coppia di donne

FILIPPO FEMIA - PAGINA 21

Fine vita Così la sentenza della Consulta fissa i paletti dopo il referendum bocciato

VLADIMIRO ZAGREBELSKY - PAGINA 27



Tuttolibri Il mio Musil l'uomo con tante qualità

MASSIMO CACCIARI - NELL'INSERTO



LA STAMPA

SABATO 5 MARZO 2022



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 156 II N. 63 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1, COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

BORSE A PICCO. DI MAIO: LINEA ROSSA CON MOSCA PER EVACUARE I CIVILI, TRA CUI NOSTRI CONNAZIONALI. CONTI E YACHT, L'ITALIA SEQUESTRA 140 MILIONI AGLI OLIGARCHI

A un passo dal disastro nucleare

Razzi sulla centrale di Zaporizhzhia, incubo esplosione atomica. La Nato rifiuta la no-fly zone e Zelensky accusa: ci lasciate soli

FRANCESCA MANNOCCHI

La strada che porta a Zaporizhzhia, distretto sede della più grande centrale nucleare d'Europa, è un viaggio nel tempo. Porta a campagne in cui le case si diradano, a segnare la presenza delle persone i panni stesi, gli animali, qualcuno si prende cura. Quanto più si guida per arrivare a Marganets, paese di confine sulla parte settentrionale del fiume Dnipro, tanto più le strade perdono forma, l'asfalto sempre più logoro, vie consumate dal tempo che lasciano spazio a vicoli di campagna, fangosi e dissestati. È una strada così che porta al punto estremo da cui si vede la centrale nucleare di Enerhodar, l'impianto che produce la metà dell'energia nucleare del paese e un quinto dell'energia totale dell'Ucraina, che da venerdì mattina è sotto il controllo delle forze armate russe. La circondavano da giorni, e da giorni la popolazione civile scendeva in strada, sventolando bandiere e gridando "gloria all'Ucraina". Manifestazioni ininterrotte, folle radunate intorno a barricate di automobili e pneumatici, sacchi di sabbia e ostacoli di cemento, per bloccare la strada che porta a Enerhodar all'eventuale avanzata delle truppe russe. - PAGINE 2-3



SERVIZI - PAGINE 2-17

SOLO A KHARKIV SI PARLA DI 100 BIMBI UCCISI. IL MINISTRO KULEBA: MOLTE DONNE STUPRATE DAI SOLDATI CHE OCCUPANO LE NOSTRE CITTÀ

La strage degli innocenti

MONICA PEROSINO



IL COMMENTO

L'UNICA SPERANZA È ANGELA MERKEL

LUCIO CARACCIOLO

Può la Nato battere la Russia senza farle la guerra? La risposta a questa domanda decide del conflitto in corso. Ieri Stoltenberg ha detto: «Non cerchiamo la guerra». - PAGINA 27

L'ANALISI

ORWELL A MOSCA E I SOCIAL OSCURATI

ANNA ZAFESOVA

«Me ne sono andato». Alexey Kovalyov, ex cronista del Moscow Times, fa l'annuncio su Twitter, e gli altri follower rispondono con marmine che applaudono. - PAGINA 12

GLI ESERCITI

Quante reclute ingannate nel Vietnam dei russi

Domenico Quirico

Se la meglio gioventù va al fronte con gli ucraini

Francesco Moscatelli

GLI SCRITTORI

L'angoscia di Chernobyl e la mia nuova Apocalisse

Stefania Auci

Quella fuga con le bare per proteggere il passato

Ferdinando Canon

L'ECONOMIA

MERCATIE LAVORO CHIPAGA LA GUERRA

PAUL KRUGMAN

Il tentativo di Putin di vincere in fretta e con poca spesa ha incontrato una considerevole resistenza, ma i carri armati e le armi pesanti guadagnano terreno. - PAGINE 14-15

Advertisement for F.lli Frattini Serie NARCISO S faucets. Includes barcode and website frattini.it.

BUONGIORNO

Alessandro Orsini dice da giorni che l'Ucraina è perduta, le armate russe sono soverchianti ed è soltanto questione di tempo: poiché Stati Uniti ed Europa non hanno la forza d'intervenire direttamente, per il giusto timore di una devastante guerra nucleare, sarebbe meglio trattare con Putin la resa di Kiev. Apprezzo Orsini - ne sono stato un lettore prima di conoscerlo di persona - e so di essere romantico e forse patetico, la pelle non è la mia ed è facile fare gli eroi da una tastiera, ma mi preme di ricordare che la storia dell'umanità si fonda anche sul libro biblico di Samuele: «Dall'accampamento dei Filistei uscì uno sfidante, chiamato Golia, di Gat; era alto sei cubiti e un palmo. Aveva in testa un elmo di bronzo ed era rivestito di una corazza a piastre, il cui peso era di cinquecento sicli di bronzo.

Dal libro di Samuele

MATTIA FELTRI

Portava alle gambe schinieri di bronzo e un giavelotto di bronzo tra le spalle. L'asta della sua lancia era come un cilindro di tessitori e la punta dell'asta pesava seicento sicli di ferro». Davide, sconsigliato da tutti per la sproporzione della forza, sfidò comunque Golia, e siccome era così minuto da non riuscire a camminare con l'armatura che gli avevano messo addosso, se ne liberò. Poi - cacciò la mano nella sacca, ne trasse una pietra, la lanciò con la fionda e colpì il filisteo in fronte. La pietra s'infisse nella fronte di lui che cadde con la faccia a terra». Per millenni Davide si è ribellato a Golia, talvolta ce l'ha fatta, più spesso no, ma se lo ha fatto è perché pensava fosse l'unica cosa dignitosa. Però lo so, oggi è niente più di romanticheria, e so che lasceremo Kiev al suo destino. —

Advertisement for PALZOLA Stracremosa yogurt. Includes image of the product and website palzola.it.

EMERGENTI MESSICO E BRASILE NUOVE METE ASSICURAZIONI GUIDA AL RICCO RISIKO DEI BROKER

Vanguard VALUE TO INVESTORS Cerca: Vanguard

MILANO FINANZA

Vanguard VALUE TO INVESTORS Cerca: Vanguard

www.milanoфинanza.it

€ 4,20 Sabato 5 Marzo 2022 Anno XXXVIII - Numero 45 MF il quotidiano dei mercati finanziari Classificati Spedimento in A.P. art. 1 c. 1 L. 65/98 DCB Milano

NOMINE CORSA A CENTINAIA DI POLTRONE DI STATO NELLE CONTROLLATE DI ENI, ENEL, RAI...

Fine carrozzoni mai

RISPARMIO L'attacco di Putin fa crollare i mercati, che temono un terribile shock mondiale Ci sono però ancora azioni e titoli su cui puntare. A patto di mantenere i nervi saldi

Affari di guerra

Il costo del conflitto, le opportunità d'investimento, il futuro dell'economia

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Il buio oltre la siepe della guerra in Ucraina può diventare meno buio se si va a scoprire che cosa è avvenuto fra Russia e Cina in occasione dell'inaugurazione delle Olimpiadi invernali di Pechino. Unico capo di stato ospite del presidente cinese Xi Jinping è stato proprio il presidente della Russia, Vladimir Putin. E dietro gli inni olimpici e nazionali, fra Cina e Russia è stato firmato un documento di straordinaria importanza non solo per capire

meglio la guerra contro l'Ucraina ma anche quali potranno essere i destini del mondo, a prescindere dall'esito di questa tragica guerra. In pratica si va a scoprire cosa c'è dietro la rafforzata anche se recente amicizia fra i due paesi a ideologia comunista. Il documento può essere diviso in tre parti: l'Ideologia, la Geopolitica e la Tecnologia con annessi gli effetti sull'economia. L'Ideologia è per i due paesi il punto di partenza per la proposizione di una nuova visione globale del mondo. In realtà il concetto di globalizzazione viene preso in considerazione solo per il sistema economico, mentre per la visione politica il principio affermato è quello del multipolarismo in contrapposizione con il concetto, ribadito anche dal presidente italiano Draghi in aderenza con la visione occidentale, del multilateralismo ancor più al mondo unipolare



NELLA TERRA ELETTRICA
Sempre più case auto nella Motor Valley emiliana

IL PROFESSORE E IL LEONE
Così Generali ha scelto il candidato alla presidenza

EXIT STRATEGY O DE PROFUNDIS?
Il conflitto rilancia il Bitcoin ma l'Ue vuole spegnerlo



LOUIS VUITTON

Ansa

Savona, Vado

Dopo Sanremo, crociera di debutto per Costa Toscana

Parte da Savona per scali nei porti del Mediterraneo

(ANSA) - SAVONA, 04 MAR - E' una smart city galleggiante Costa Toscana, l'ammiraglia del gruppo Carnival che il 5 marzo partirà dal terminal di Savona per la sua crociera inaugurale nelle acque del Mediterraneo dopo essersi fatta ammirare come appendice del teatro Ariston durante il Festival di Sanremo e come palcoscenico per una sfilata di moda green. La nave, alimentata a gas naturale, il carburante più pulito, è stata presentata dal direttore generale di Costa **Crociere**, Mario Zanetti. "Costa Toscana - commenta Zanetti - naviga all'insegna della sostenibilità. Punto in cui crediamo molto e investiamo da anni per essere sempre più all'avanguardia. Costa Toscana è un gioiello della tecnologia, del designer, oltre che della sostenibilità". Costa Toscana vuole portare per mare l'italianità e lo fa ispirandosi alla Toscana, sui ponti e nelle principali aree comuni sembra proprio di camminare per le vie di Viareggio di Lucca o di Montalcino. Un progetto frutto del lavoro di Adam Tihany. La prima crociera di Costa Toscana segna la ripartenza della flotta che dopo la pandemia, vuole essere a pieno regime per la stagione estiva. "Il nostro piano industriale - continua Zanetti - porterà tutta la flotta a regime per l'estate, rimettendo in moto un ecosistema che prima della pandemia generava per l'Italia 3,5 miliardi di euro. In Liguria, per questa stagione, sono previsti 200 scali, un numero tre volte superiore dello scorso anno. Tra le novità di questa stagione, Costa Firenze, che partirà da Genova ad aprile". Obiettivo principale del gruppo, la vacanza in sicurezza: "La salute dei nostri ospiti e dei nostri dipendenti - spiega Zanetti - sono priorità. E stiamo lavorando a un tavolo congiunto per i nuovi protocolli anticovid. Il nostro obiettivo principale è essere allineati con quello che succede a terra. Il tutto per poter ripartire in piene operatività ma anche in piena sicurezza". Costa sta lavorando anche per riportare le sue navi in Asia e Zanetti sottolinea che "Costa Serena, per quanto riguarda la ripartenza in Giappone, sta aspettando il semaforo verde dalle autorità". (ANSA).



Via libera all' ampliamento di Savona Terminal Auto e al polo nautico di Genova

Le ultime delibere del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Occidentale

Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Occidentale ha dato il via libera all' ampliamento di ulteriori 26.421,00 mq circa dell' area in concessione a **Savona** Terminal Auto in considerazione della valorizzazione del compendio in termini di sviluppo della movimentazione oltre che di miglioramento dell' operatività e di funzionalità del terminal a beneficio della viabilità pubblica. Sempre negli ambiti territoriali del **Porto** di **Savona-Vado**, sei imprese che svolgono attività industriali, artigianali e commerciali (Royal Marine, F.B. Steel, Nautica Maffei, Luninav, Cosnav e Cogni) hanno ricevuto parere favorevole all' iscrizione nel Registro ex art. 68 del codice della navigazione. Nel **Porto** di Genova via libera del board al progetto di sviluppo del polo nautico di levante presentato da North Sails, Gatti, Genoa Sea Service e Consorzio Assistenza Nautica attraverso l' istanza congiunta di concessione di un' area di circa 3 mila mq per la durata di 25 anni. Con un piano di investimenti da oltre 7,6 milioni di euro , in un arco di tempo tra i 24-27 mesi, è prevista la costruzione di un nuovo modulo che ospiterà al piano terra due cantieri navali dedicati alle attività di Gatti e Gss, e al piano superiore i locali destinati alle attività di veleria e riparazione vele svolte da North Sails che avrà a disposizione anche delle aree a livello strada adibite a magazzino. Il Comitato di Gestione ha poi deliberato in merito al rilascio, rinnovo e sospensione di concessioni provvisorie e titoli demaniali, autorizzazioni ex art. 24, ex art. 45 bis. e 46. In particolare, con riferimento agli interventi del Programma straordinario in attuazione nel **Porto** di Genova, ha espresso parere favorevole alle sospensioni parziali e temporanee delle concessioni in capo a **Porto** Antico di Genova Spa e ad Amico & Co. Srl, per motivi di pubblico interesse relativi alla realizzazione della Nuova Torre Piloti, e a Stazioni Marittime Spa per consentire gli interventi di ripristino di Calata Zingari. A sua volta, Stazioni Marittime ha presentato richiesta di autorizzazione a procedere con opere preventive di adeguamento dell' accosto 17 di Ponte Colombo per assicurare il collegamento tra Genova e Tunisi che altrimenti potrebbe essere interferito dai lavori di consolidamento e potenziamento di Ponte dei Mille attualmente in corso. Inoltre, ai sensi dell' art. 21quater della l. 241/1990, il Comitato ha deliberato a favore di revoche e sospensioni temporanee di concessione interferenti con l' attuazione degli interventi relativi alla Nuova viabilità portuale di Sampierdarena e al riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Pra'. Infine, per quanto concerne gli indennizzi previsti dall' art.199 Legge 77/20 e i contributi di cui all' art.17 comma 15 bis della Legge 84/94, sono stati riconosciuti a favore della Compagnia CULP 'Pippo Rebagliati' S.c.a.r.l. rispettivamente



Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del mar Ligure Occidentale ha dato il via libera all' ampliamento di ulteriori

BizJournal Liguria

Savona, Vado

84.330 euro relativi alle minori giornate registrate nel periodo da gennaio a novembre 2021, e 331.441,90 euro relativamente ai costi sostenuti nel periodo agosto-dicembre 2021 per il reimpiego in altre mansioni del personale non idoneo allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, e per la formazione.

Genova, il progetto del Polo nautico di Levante incassa l' OK del Comitato di Gestione

04 Mar, 2022 GENOVA - Nel **porto** di Genova il Comitato di Gestione ha deliberato a favore dello sviluppo del progetto del Polo nautico di Levante presentato da North Sails, Gatti, Genoa Sea Service e Consorzio Assistenza Nautica, attraverso l' istanza congiunta di concessione di un' area di circa 3 mila mq per la durata di 25 anni. Con un piano di investimenti da oltre 7,6 milioni di euro , in un arco di tempo tra i 24-27 mesi , è prevista la costruzione di un nuovo modulo che ospiterà al piano terra due cantieri navali dedicati alle attività di GATTI e GSS, e al piano superiore i locali destinati alle attività di veleria e riparazione vele svolte da North Sails che avrà a disposizione anche delle aree a livello strada adibite a magazzino. Il Comitato di Gestione ha inoltre deliberato in merito al rilascio, rinnovo e sospensione di concessioni provvisorie e titoli demaniali, autorizzazioni ex art. 24, ex art. 45 bis. e 46. In particolare, con riferimento agli interventi del Programma straordinario in attuazione nel **Porto** di Genova, ha espresso parere favorevole alle sospensioni parziali e temporanee delle concessioni in capo a **Porto** Antico di Genova Spa e ad Amico & Co. Srl , per motivi di pubblico interesse relativi alla realizzazione della Nuova Torre Piloti, e a Stazioni Marittime Spa per consentire gli interventi di ripristino di Calata Zingari. A sua volta, Stazioni Marittime ha presentato richiesta di autorizzazione a procedere con opere preventive di adeguamento dell' accosto 17 di Ponte Colombo per assicurare il collegamento tra Genova e Tunisi che altrimenti potrebbe essere interferito dai lavori di consolidamento e potenziamento di Ponte dei Mille attualmente in corso. Inoltre, ai sensi dell' art. 21quater della l. 241/1990, il Comitato ha deliberato a favore di revoche e sospensioni temporanee di concessione interferenti con l' attuazione degli interventi relativi alla Nuova viabilità portuale di Sampierdarena e al riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino portuale di Pra'. Infine, per quanto concerne gli indennizzi previsti dall' art.199 Legge 77/20 e i contributi di cui all' art.17 comma 15 bis della Legge 84/94, sono stati riconosciuti a favore della Compagnia CULP 'Pippo Rebagliati' S.c.a.r.l. rispettivamente euro 84.330 relativi alle minori giornate registrate nel periodo da gennaio a novembre 2021, ed euro 331.441,90 relativamente ai costi sostenuti nel periodo agosto-dicembre 2021 per il reimpiego in altre mansioni del personale non idoneo allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali, e per la formazione. **SAVONA-VADO** Nel compendio del **porto** di **Savona-Vado** il Comitato di Gestione ha inoltre deliberato a favore dell' ampliamento del l' area in concessione al **Savona** Terminal Auto, che sarà ampliata di ulteriori 26.421,00 mq circa. Il progetto è rivolto alla valorizzazione del compendio, sia a favore dello sviluppo e della movimentazione del Terminal ma anche a beneficio della viabilità pubblica. Inoltre l' organo collegiale ha approvato l' iscrizione



Corriere Marittimo

Savona, Vado

nel Registro ex art. 68 del codice della navigazione di sei imprese che svolgono attività industriali, artigianali e commerciali: Royal Marine, F.B. Steel, Nautica Maffei, Luninav, Cosnav e Cogni.

Crociera inaugurale per Costa Toscana, partenza il 5 marzo da Savona

Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, partirà domani, 5 marzo, da Savona per la sua crociera inaugurale.

SAVONA - Costa Toscana, che è stata tra le grandi novità dell'ultima edizione del Festival di Sanremo, durante la quale ha ospitato a bordo le esibizioni di grandi artisti italiani, è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Il Gruppo Costa, di cui fanno parte il marchio italiano Costa Crociere e il marchio tedesco AIDA Cruises, è stato il primo al mondo nell'industria delle crociere ad utilizzare il gas naturale liquefatto, e può contare al momento su quattro navi alimentate con questa tecnologia: AIDAnova, Costa Smeralda, Costa Toscana e AIDACosma. 'Costa Toscana è una nave innovativa, che interpreta pienamente la nuova esperienza di crociera, basata sull'esplorazione delle destinazioni, a cui abbiamo lavorato negli ultimi mesi. Il suo debutto rappresenta una tappa significativa nel percorso che riporterà la nostra flotta a pieno regime la prossima estate, rimettendo in moto un ecosistema che prima della pandemia generava un impatto economico annuo di 12,6 miliardi di euro in Europa, di cui 3,5 miliardi nella sola Italia, con oltre 63.000 posti di lavoro' - ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere. 'Stiamo registrando una domanda in crescita per le nostre crociere. Inoltre, con il miglioramento della situazione generale, ci aspettiamo una semplificazione delle misure anti Covid adottate sinora con successo sulla nostra flotta. Il lavoro che stiamo portando avanti in questa direzione con le autorità è già a buon punto. Credo che a breve le crociere potranno tornare alla normalità, con nuovi protocolli che consentiranno agli ospiti di godere a pieno delle esperienze a bordo e a terra, con la reintroduzione, ad esempio, delle visite libere nelle destinazioni'. Costa Toscana segna il riavvio del piano di ripartenza della flotta Costa Crociere dopo la pausa per la pandemia. Infatti, dopo Costa Toscana, altre 7 navi torneranno ad operare, aggiungendosi a quelle già attualmente in servizio, sino ad arrivare alla prossima estate, in cui l'intera flotta di 12 navi sarà nuovamente operativa. Dalla primavera 2022 all'inverno 2022-23, il programma di Costa prevede un totale di oltre 1.800 crociere, con itinerari dai 3 ai 127 giorni di durata. Le navi della compagnia visiteranno 179 destinazioni in tutto il mondo, con un'offerta di escursioni completamente rinnovata, che mette a disposizione circa 1.800 tour differenti per vivere esperienze uniche nel cuore di ogni luogo, anche grazie alle soste lunghe nei porti. Altrettanto ricca sarà l'offerta gastronomica: in totale le navi Costa proporranno ben 112 ristoranti o aree dedicate al food sull'intera flotta, con novità come i piatti a firma di tre grandi chef come Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León, che interpretano i sapori delle destinazioni comprese negli itinerari. La prima crociera di Costa Toscana, in partenza da **Savona**



Corriere Marittimo

Savona, Vado

il 5 marzo 2022, prevede un itinerario di una settimana che visiterà Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palermo e Civitavecchia/Roma. Dopo il suo debutto, la nuova ammiraglia rimarrà posizionata nel Mediterraneo occidentale sino a fine novembre. Nel corso della stagione estiva farà scalo a **Savona**, Civitavecchia/Roma, Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, mentre durante la stagione autunnale Palma de Maiorca prenderà il posto di Ibiza. Costa Toscana è una vera e propria 'smart city' itinerante. Grazie all' utilizzo del gas naturale liquefatto è possibile eliminare quasi totalmente l' immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell' 85%) e di CO2 (sino al 20%). Oltre a questo, la nave dispone di una serie di innovazioni tecnologiche d' avanguardia studiate per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale. L' intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. I legni di mare che arredano le isole del nuovo ristorante Archipelago sono stati recuperati grazie ai 'Guardiani della Costa', il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione. Gli interni di Costa Toscana sono frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany, nato per esaltare e far vivere in un' unica location i colori e le atmosfere di questa meravigliosa regione italiana. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti 'Made in Italy', creati da 15 partner altamente rappresentativi dell' eccellenza italiana. L' offerta di bordo si integra perfettamente in questo contesto straordinario: dalla Solemio Spa, alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani e internazionali, ai 21 tra ristoranti e aree dedicate alla 'food experience'.

Informatore Navale

Savona, Vado

COSTA TOSCANA, LA NUOVA AMMIRAGLIA DI COSTA CROCIERE

Costa Toscana è la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere. Costruita nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia), partirà per la sua prima crociera il 5 marzo 2022, da **Savona** Costa Toscana è alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni Il Gruppo Costa - che comprende i marchi Costa Crociere e AIDA Cruises - è stato il primo al mondo nell' industria delle crociere ad utilizzare il gas naturale liquefatto, e può contare su un totale di 4 navi alimentate con questa tecnologia, inclusa Costa Toscana. INNOVATIVA E SOSTENIBILE Costa Toscana è stata progettata per essere una vera e propria "smart city" itinerante , dove si applicano soluzioni sostenibili e concetti di economia circolare per ridurre l' impatto ambientale. Grazie all' utilizzo del gas naturale liquefatto è possibile eliminare quasi totalmente l' immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell' 85%) e di CO2 (sino al 20%). L' intero fabbisogno giornaliero di acqua della nave è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio, che saranno parte di un approccio integrato, finalizzato alla concretizzazione di progetti di economia circolare. OMAGGIO ALLA TOSCANA La nuova ammiraglia è un tributo alla Toscana, frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany , nato per esaltare e far vivere in un' unica location il meglio di questa meravigliosa regione italiana, che dà il nome alla nave, ai suoi ponti e alle principali aree pubbliche. Da Montalcino a Pietrasanta, passando per Viareggio, Montecatini, Lucca, Pienza, Bolgheri, Montepulciano, Costa Toscana è un vero e proprio tour nella Toscana, con tanti spazi in cui condividere momenti di divertimento, gusto e convivialità. Per realizzarlo Tihany si è avvalso della collaborazione di un pool internazionale di prestigiosi studi di architettura - Dordoni Architetti, Jeffrey Beers International, Partner Ship Design e Rockwell Group - chiamati a disegnare le diverse aree della nave. INTERNI "MADE IN ITALY" Al fine di creare un' esperienza di design autenticamente "Made in Italy", gli arredi di Costa Toscana, l' illuminazione, i tessuti e gli accessori sono stati scelti in collaborazione con prestigiose aziende italiane, come Molteni&C (divani e sedie), Roda (forniture per arredamento aree esterne e interne), Flos (luci decorative), Dedar e Rubelli (tessuti, tappezzeria, sedie, divani). Questi marchi fanno parte di una squadra di 15 rinomati fornitori italiani, tra cui figurano anche aziende come Kartell , Poltrona Frau e Alessi . UNA NAVE TUTTA DA GUSTARE Costa Toscana propone un' offerta gastronomica davvero incredibile, con ben 21 tra ristoranti e aree



Informatore Navale

Savona, Vado

dedicate alla gastronomia . Anche sulla nuova ammiraglia gli ospiti potranno gustare i piatti ideati da Bruno Barbieri , Hélène Darroze e Ángel León. Questo eccezionale trio di chef stellati è andato alla scoperta delle autentiche ricette locali dei luoghi visitati dalle navi Costa, che verranno proposte tramite i Destination Dish e i menù del ristorante Archipelago. I Destination Dish sono singoli piatti che interpretano la tradizione e i sapori del luogo che si visiterà il giorno seguente. Saranno disponibili nei ristoranti principali di Costa Toscana, inclusi nel prezzo della crociera. Il ristorante Archipelago permetterà di vivere un' esperienza culinaria davvero unica, con tre menù tra cui scegliere, uno per ogni chef. I menù sono composti da 5 piatti raffinati, pensati per esplorare attraverso il cibo quella parte di mare che si sta navigando. Anche il concept e il design del ristorante sono del tutto innovativi. Archipelago è fatto da tavoli "isole", per vivere un' esperienza più intima, delimitate da una struttura in rame che abbraccia i pezzi unici di "driftwood", installazioni fatte di legni restituiti dal mare. Un' attenzione particolare è riservata al tema della sostenibilità . I menù a firma degli chef, così come i Destination Dish, sono stati creati con grande cura nella scelta delle materie prime, provenienti in prevalenza da produttori locali , e nel loro trattamento, con l' obiettivo di evitare gli sprechi alimentari. Non solo. I legni dei "driftwood" che arredano le isole sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa" , il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation . Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato proprio a Costa Crociere Foundation per sostenere progetti ambientali e sociali . Inoltre, su Costa Toscana alle famiglie con bambini sarà dedicato un intero ristorante, lo "Squok Restaurant", concepito e disegnato in base alle loro esigenze . Nel Food LAB gli ospiti potranno sperimentare le loro abilità in cucina sotto la guida degli Chef Costa. Da provare anche la Pizzeria Pummid' Oro, il Sushino e il Teppanyaki . Per godersi un drink in totale relax c' è solo l' imbarazzo della scelta con ben 19 bar , tra cui i bar tematici in collaborazione con grandi partner italiani e internazionali, come il Caffè Vergnano 1882 , il Campari lounge, ben due bar Aperol Spritz, il Ferrari Spazio Bollicine , e i nuovi Kartell Cafè e Heineken Star Club & Bistro . DIVERTIMENTO E BENESSERE Il "cuore" della nuova ammiraglia è il Colosseo , uno spazio a centro nave dislocato su tre ponti, dedicato ai migliori spettacoli. Gli schermi luminosi, posizionati sia sulle pareti che sulla cupola, offrono la possibilità di creare una storia diversa in ogni porto di scalo e in ogni momento del giorno, dall' alba al tramonto. Intorno alla piazza si affacciano alcuni dei principali lounge bar a tema. Piazza del Campo è invece una grande scalinata affacciata a poppa, su tre ponti: il luogo ideale per i momenti di intrattenimento degli ospiti, sia grandi che piccoli, con una balconata all' aperto sull' ultimo ponte il cui pavimento di cristallo farà vivere l' emozione di volare sul mare. Piazza dei Miracoli, a prua della nave, è il punto di incontro di tre diverse esperienze a bordo: shopping, degustazione e intrattenimento. Un altro punto suggestivo e panoramico è la Passeggiata Volare, che raggiunge il punto più alto della nave a 65 metri d' altezza. La nuova Poltrona Frau Arena è uno spazio polifunzionale, che può diventare teatro per gli spettacoli

Informatore Navale

Savona, Vado

durante il giorno e la sera, o discoteca durante la notte. Per il divertimento dei più piccoli ci sono lo Splash AcquaPark, con il suo scivolo posizionato sul ponte più alto, una nuova area dedicata ai videogames, e lo Squok Club. A bordo di Costa Toscana non manca uno dei fiori all'occhiello della flotta Costa Crociere: l'area benessere Sole Mio, dotata di salone di bellezza, sauna, hammam, una piscina talassoterapica, 16 sale trattamenti e le stanze della neve, del sale e del relax. Per rilassarsi e godersi il sole sono disponibili anche quattro piscine, di cui una coperta con acqua salata. Chi ama tenersi in forma anche in vacanza può contare su una palestra e un campo polisportivo con vista mare. La palestra è attrezzata con le ultime novità Technogym, per un'esperienza davvero unica e coinvolgente. LE CAMERE Confortevoli ed eleganti, anche le camere rispecchiano perfettamente lo stile e il gusto italiano. Gli spazi sono infatti stati progettati dallo studio milanese Dordoni Architetti e ripercorrono i colori e le geometrie delle località di riferimento di ogni ponte, donando allo spazio interno luminosità e accoglienza. La nuova categoria di camere con "terrazza sul mare" offre una splendida dependance dove fare colazione, sorseggiare un aperitivo o semplicemente godersi il rumore delle onde. Le camere ospiti a bordo di Costa Toscana sono in tutto 2.663, di cui 28 suite, 106 camere con terrazza, 1.534 camere con balcone, 168 camere esterne e 827 camere interne. ITINERARI: IL MEGLIO DEL MEDITERRANEO La prima crociera di Costa Toscana partirà il 5 marzo 2022 da Savona. L'itinerario prevede una settimana nel Mediterraneo occidentale alla scoperta di Spagna, Italia e Francia, con soste a Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palermo, Civitavecchia/Roma. Da maggio sino a metà ottobre 2022, l'itinerario cambierà per dare spazio a destinazioni più balneari, visitando Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Ibiza, Valencia e Marsiglia, mentre da metà ottobre Palma di Maiorca sostituirà Ibiza. Le destinazioni comprese negli itinerari di Costa Toscana potranno essere visitate al meglio con le nuove escursioni proposte da Costa, tra cui i nuovi tour a firma National Geographic Expeditions, realizzati in collaborazione con il Tour Operator Kel 12, che permettono di scoprire luoghi unici accompagnati da persone uniche, come archeologi, enologi, vulcanologi, biologi marini e fotografi. DATI TECNICI PRINCIPALI Cantiere: Meyer Turku Oy (Finlandia) Lunghezza totale (ca.): 337 m Larghezza massima: 42 m Pescaggio massimo (ca.): 8,6 m Stazza lorda: 185.000 Totale cabine passeggeri: 2.663 Totale passeggeri: 6.730 Totale equipaggio: 1.646 Motori principali: 4 x 15440 Totale Potenza motori principali: 61760 Kw Propulsione: Azipod 2 x 18.500 Massima Potenza Propulsione: 37 MW Velocità di servizio: 17 nodi Thrusters di prua: 4 x 3.500 LNG 3.350 m³ MGO 2.100 m³

Informazioni Marittime

Savona, Vado

Estate 2022, Costa Crociere riparte da Savona

Il 5 marzo la partenza inaugurale della nave a gas "Costa Toscana" apre la stagione estiva. Nei prossimi mesi verranno schierate tutte le 12 navi della compagnia

Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, partirà domani 5 marzo da **Savona** per la sua crociera inaugurale. La nave, che durante l'ultimo Festival di Sanremo ha ospitato a bordo le esibizioni di artisti italiani, è alimentata a gas naturale liquefatto. Il Gruppo Costa, di cui fanno parte il marchio italiano Costa Crociere e il marchio tedesco AIDA Cruises, è stato il primo ad utilizzare il gas naturale liquefatto sulle navi da crociera e può contare al momento su quattro unità alimentate con questo propellente: AIDAnova, Costa Smeralda, Costa Toscana e AIDACosma. Per Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere, il debutto di Costa Toscana «rappresenta una tappa significativa nel percorso che riporterà la nostra flotta a pieno regime la prossima estate, rimettendo in moto un ecosistema che prima della pandemia generava un impatto economico annuo di 12,6 miliardi di euro in Europa, di cui 3,5 miliardi nella sola Italia, con oltre 63 mila posti di lavoro. Stiamo registrando una domanda in crescita per le nostre crociere. Inoltre, con il miglioramento della situazione generale ci aspettiamo una semplificazione delle misure anti Covid adottate sinora con successo sulla nostra flotta. Il lavoro che stiamo portando avanti in questa direzione con le autorità è già a buon punto. Credo che a breve le crociere potranno tornare alla normalità, con nuovi protocolli che consentiranno agli ospiti di godere a pieno delle esperienze a bordo e a terra, con la reintroduzione, ad esempio, delle visite libere nelle destinazioni». La prima crociera di Costa Toscana prevede un itinerario di una settimana che visiterà Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palermo e Civitavecchia/Roma. Dopo il suo debutto, la nuova ammiraglia rimarrà posizionata nel Mediterraneo Occidentale sino a fine novembre. Nel corso della stagione estiva farà scalo a **Savona**, Civitavecchia/Roma, Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, mentre durante la stagione autunnale Palma de Maiorca prenderà il posto di Ibiza. Dopo Costa Toscana altre 7 navi torneranno ad operare, aggiungendosi a quelle già attualmente in servizio, per arrivare entro l'alta stagione estiva a schierare l'intera flotta di 12 navi. Dalla primavera 2022 all'inverno 2022-23 il programma di Costa prevede un totale di oltre 1,800 crociere, con itinerari dai 3 ai 127 giorni di durata. 179 destinazioni in tutto il mondo, circa 1,800 tour, 112 tra ristoranti e aree food, alcune con le ricette degli chef Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León. Oltre al gas naturale liquefatto, che non emette ossidi di zolfo, quasi nessun particolato (riduzione del 95-100%), pochi ossidi di azoto (riduzione diretta dell'85%) e meno anidride carbonica (-20%) rispetto alla media, la nave dispone di una serie di innovazioni tecnologiche per ridurre ulteriormente l'impatto ambientale. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Chiudendo questo banner, selezionando il pulsante **Ho capito** o cliccando su qualunque elemento al di sotto di questo banner accetti il loro utilizzo.

[Mostra maggiori informazioni](#)

Informazioni Marittime

SABATO 04/03/2022

Estate 2022, Costa Crociere riparte da Savona

Il 5 marzo la partenza inaugurale della nave a gas "Costa Toscana" apre la stagione estiva. Nei prossimi mesi verranno schierate tutte le 12 navi della compagnia



Informazioni Marittime

Savona, Vado

l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. A bordo la raccolta differenziata è totale. I legni di mare che arredano le isole del nuovo ristorante Archipelago sono stati recuperati grazie ai "Guardiani della Costa", il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione.

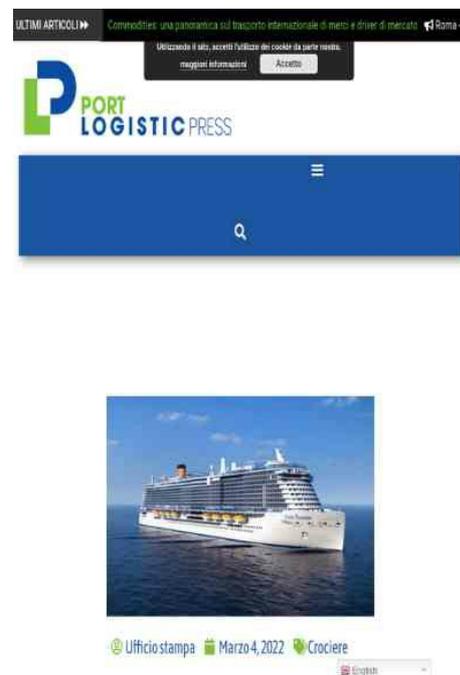
Port Logistic Press

Savona, Vado

Costa Toscana, la nuova nave della flotta di Costa Crociere, partirà domani, 5 marzo, da Savona per la sua crociera inaugurale.

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 2 minuti Savona - Partirà domani da Savona Costa Toscana, nave alimentata a gas naturale liquefatto, per il viaggio inaugurale, "una nave innovativa che interpreta pienamente la nuova esperienza di una crociera basata sull' esplorazione delle destinazioni". Il suo debutto rappresenta una tappa significativa nel percorso che riporterà la flotta a pieno regime la prossima estate, rimettendo in moto un ecosistema che prima della pandemia generava un impatto economico annuo di 12,6 miliardi di euro in Europa, di cui 3,5 miliardi nella sola Italia, con oltre 63 mila posti di lavoro. La prima crociera di Costa Toscana, in partenza da Savona il 5 marzo 2022, prevede un itinerario di una settimana che visiterà Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palermo e Civitavecchia/Roma. Dopo il suo debutto, la nuova ammiraglia rimarrà posizionata nel Mediterraneo occidentale sino a fine novembre. Nel corso della stagione estiva farà scalo a Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, mentre durante la stagione autunnale Palma de Maiorca prenderà il posto di Ibiz La partenza di Costa Toscana segna inoltre il riavvio del piano di ripartenza della flotta Costa **Crociere** dopo la pausa per la pandemia. Dopo di lei, altre 7 navi torneranno a operare, aggiungendosi a quelle già attualmente in servizio, sino ad arrivare alla prossima estate, in cui l' intera flotta di 12 navi sarà nuovamente operativa . Dalla primavera 2022 all' inverno 2022-23, il programma di Costa prevede un totale di oltre 1.800 **crociere** , con itinerari dai 3 ai 127 giorni di durata. Le navi della compagnia visiteranno 179 destinazioni in tutto il mondo, con un' offerta di escursioni completamente rinnovata, che mette a disposizione circa 1.800 tour differenti per vivere esperienze uniche nel cuore di ogni luogo, anche grazie alle soste lunghe nei porti. Costa Toscana è una vera e propria 'smart city' itinerante. Grazie all' utilizzo del gas naturale liquefatto è possibile eliminare quasi totalmente l' immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell' 85%) e di CO2 (sino al 20%). Oltre a questo, la nave dispone di innovazioni tecnologiche d' avanguardia studiate per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale. L' intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio.



Si alza il sipario sulla Costa Toscana, da Savona partenza per il viaggio inaugurale: è il gioiello green della flotta

'Stiamo registrando una domanda in crescita per le nostre crociere', spiega il DG della compagnia

Redazione

Savona - E' iniziato il conto alla rovescia perché da **Savona** domani - sabato 5 marzo - partirà Costa Toscana per la sua crociera inaugurale. Un gioiello green, è una nave di ultima generazione alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Un debutto che ha un significato particolare per un settore come quello crocieristico che sta cercando di ritrovare la normalità dopo i problemi per la pandemia: 'Stiamo registrando una domanda in crescita per le nostre crociere. Inoltre, con il miglioramento della situazione generale, ci aspettiamo una semplificazione delle misure anti Covid adottate sinora con successo sulla nostra flotta. Il lavoro che stiamo portando avanti in questa direzione con le autorità è già a buon punto. Credo che a breve le crociere potranno tornare alla normalità, con nuovi protocolli che consentiranno agli ospiti di godere a pieno delle esperienze a bordo e a terra, con la reintroduzione, ad esempio, delle visite libere nelle destinazioni', - ha dichiarato Mario Zanetti. E il Direttore Generale della compagnia ha aggiunto: 'Costa Toscana è una nave innovativa, che interpreta pienamente la nuova esperienza di crociera, basata sull' esplorazione delle destinazioni, a cui abbiamo lavorato negli ultimi mesi. Il suo debutto rappresenta una tappa significativa nel percorso che riporterà la nostra flotta a pieno regime la prossima estate, rimettendo in moto un ecosistema che prima della pandemia generava un impatto economico annuo di 12,6 miliardi di euro in Europa, di cui 3,5 miliardi nella sola Italia, con oltre 63.000 posti di lavoro'. Costa Toscana segna il riavvio del piano di ripartenza della flotta Costa Crociere dopo la pausa per la pandemia. Infatti, dopo Costa Toscana, altre 7 navi torneranno ad operare, aggiungendosi a quelle già attualmente in servizio, sino ad arrivare alla prossima estate, in cui l' intera flotta di 12 navi sarà nuovamente operativa. Dalla primavera 2022 all' inverno 2022-23, il programma di Costa prevede un totale di oltre 1.800 crociere, con itinerari dai 3 ai 127 giorni di durata. Le navi della compagnia visiteranno 179 destinazioni in tutto il mondo, con un' offerta di escursioni completamente rinnovata, che mette a disposizione circa 1.800 tour differenti per vivere esperienze uniche nel cuore di ogni luogo, anche grazie alle soste lunghe nei porti. Altrettanto ricca sarà l' offerta gastronomica: in totale le navi Costa proporranno ben 112 ristoranti o aree dedicate al food sull' intera flotta, con novità come i piatti a firma di tre grandi chef come Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León, che interpretano i sapori delle destinazioni comprese negli itinerari. La prima crociera di Costa Toscana, in partenza da **Savona** il 5 marzo 2022, prevede un itinerario di una settimana che visiterà Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palermo e Civitavecchia/Roma. Dopo il suo debutto, la nuova ammiraglia rimarrà posizionata nel Mediterraneo occidentale sino a fine

The screenshot shows the ShipMag website interface. At the top right, there is a search bar with the text 'CERCA' and a magnifying glass icon. Below the search bar, there is a navigation menu with the following items: 'Crociera', 'Cargo', 'Cantieri&Difesa', 'Yacht', 'Porti', 'Logistica', 'Green&Tech', and 'IT'. The main content area displays the article title 'Si alza il sipario sulla Costa Toscana, da Savona partenza per il viaggio inaugurale: è il gioiello green della flotta' in a large, bold font. Below the title, there is a small text indicating the date and author: '04 MARZO 2022 - Redazione'. The ShipMag logo is visible at the top center of the page.

Ship Mag

Savona, Vado

novembre. Nel corso della stagione estiva farà scalo a **Savona**, Civitavecchia/Roma, Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, mentre durante la stagione autunnale Palma de Maiorca prenderà il posto di Ibiza. LA SCHEDA TECNICA - Costa Toscana è una vera e propria 'smart city' itinerante. Grazie all' utilizzo del gas naturale liquefatto è possibile eliminare quasi totalmente l' immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell' 85%) e di CO2 (sino al 20%). Oltre a questo, la nave dispone di una serie di innovazioni tecnologiche d' avanguardia studiate per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale. L' intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. I legni di mare che arredano le isole del nuovo ristorante Archipelago sono stati recuperati grazie ai 'Guardiani della Costa' , il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation . Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione.

Shipping Italy

Savona, Vado

La nuovissima Costa Toscana entra in servizio dal porto di Savona

Costa Crociere riprende l'attività dopo la pandemia con il viaggio inaugurale della sua ultima newbuilding

Costa Toscana, la nuova nave di Costa Crociere, alimentata a gas naturale liquefatto, salpa domani, 5 marzo, da Savona per la sua crociera inaugurale. 'Costa Toscana è una nave innovativa, che interpreta pienamente la nuova esperienza di crociera, basata sull' esplorazione delle destinazioni, a cui abbiamo lavorato negli ultimi mesi. Il suo debutto rappresenta una tappa significativa nel percorso che riporterà la nostra flotta a pieno regime la prossima estate, rimettendo in moto un ecosistema che prima della pandemia generava un impatto economico annuo di 12,6 miliardi di euro in Europa, di cui 3,5 miliardi nella sola Italia, con oltre 63.000 posti di lavoro' ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere. 'Stiamo registrando una domanda in crescita per le nostre crociere. Inoltre, con il miglioramento della situazione generale, ci aspettiamo una semplificazione delle misure anti Covid adottate sinora con successo sulla nostra flotta. Il lavoro che stiamo portando avanti in questa direzione con le autorità è già a buon punto. Credo che a breve le crociere potranno tornare alla normalità, con nuovi protocolli che consentiranno agli ospiti di godere a pieno delle esperienze a bordo e a terra, con la reintroduzione, ad esempio, delle visite libere nelle destinazioni'. Costa Toscana segna il riavvio del piano di ripartenza della flotta Costa Crociere dopo la pausa per la pandemia. Infatti, dopo Costa Toscana, altre 7 navi torneranno ad operare, aggiungendosi a quelle già attualmente in servizio, sino ad arrivare alla prossima estate, in cui l' intera flotta di 12 navi sarà nuovamente operativa. Dalla primavera 2022 all' inverno 2022-23, il programma di Costa prevede un totale di oltre 1.800 crociere, con itinerari dai 3 ai 127 giorni di durata. Le navi della compagnia visiteranno 179 destinazioni in tutto il mondo, con un' offerta di escursioni completamente rinnovata, che mette a disposizione circa 1.800 tour differenti per vivere esperienze uniche nel cuore di ogni luogo, anche grazie alle soste lunghe nei porti. La prima crociera di Costa Toscana, in partenza da Savona il 5 marzo 2022, prevede un itinerario di una settimana che visiterà Marsiglia, Barcellona, Valencia, Palermo e Civitavecchia/Roma. Dopo il suo debutto, la nuova ammiraglia rimarrà posizionata nel Mediterraneo occidentale sino a fine novembre. Nel corso della stagione estiva farà scalo a Savona, Civitavecchia/Roma, Napoli, Ibiza, Valencia, Marsiglia, mentre durante la stagione autunnale Palma de Maiorca prenderà il posto di Ibiza. Costa Toscana è una vera e propria 'smart city' itinerante. Grazie all' utilizzo del gas naturale liquefatto è possibile eliminare quasi totalmente l' immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell' 85%) e di CO2 (sino al 20%). Oltre a questo, la nave dispone



Shipping Italy

Savona, Vado

di una serie di innovazioni tecnologiche d' avanguardia studiate per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale. L' intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo viene effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

The Medi Telegraph

Savona, Vado

Genova, via libera al polo nautico della North Sails

Giovedì il comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona ha dato il via libera, tra le altre cose, a una nuova concessione di 25 anni a North Sails, tra i principali produttori mondiali di vele e principale fornitore delle più importanti regate internazionali

Genova - Il Comitato di gestione ieri ha dato il via libera all' ampliamento (altri 26 mila metri quadri) della concessione a **Savona** Terminal Auto in considerazione della valorizzazione del compendio «in termini di sviluppo della movimentazione oltre che di miglioramento dell' operatività e di funzionalità del terminal a beneficio della viabilità pubblica» come spiega un nota dell' Authority portuale. Nel porto di Genova invece il board ha approvato il progetto di sviluppo del polo nautico di levante presentato da North Sails, Gatti, Genoa Sea Service e Consorzio Assistenza Nautica per una concessione di 3.000 metri quadri che sarà messa a disposizione per 25 anni: «Con un piano di investimenti da oltre 7,6 milioni di euro, in un arco di tempo tra i 24-27 mesi, è prevista la costruzione di un nuovo modulo che ospiterà al piano terra due cantieri navali dedicati alle attività di Gatti e Gss, e al piano superiore i locali destinati alle attività di veleria e riparazione vele svolte da North Sails che avrà a disposizione anche delle aree a livello strada adibite a magazzino». Alla Spezia intanto sono arrivate due manifestazioni di interesse per la realizzazione e la gestione del nuovo waterfront della Spezia. La proposta porta la firma della società Cogema e di Cinque Terre Ferries. I progetti saranno adesso valutati dall' Authority che ha emesso l' avviso proprio per tastare il polso del mercato e definire le idee per lo sviluppo della Calata Paita.

LA STAMPA

EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ENG

The Medi Telegraph
Shipping & International Transport

Trasporti > Porti >

Genova, via libera al polo nautico della North Sails

Il Comitato di gestione ieri ha anche dato il via libero all' ampliamento (altri 26 mila metri quadri) della concessione a Savona Terminal Auto in considerazione della valorizzazione del compendio in termini di sviluppo della movimentazione oltre che di miglioramento dell' operatività

Continua senza accettare

Informativa

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

Scegli e personalizza

Accetta

Il cantiere San Giorgio completa la prima demolizione green di navi

Riciclate 2,5 mila tonnellate di ferro e acciaio

(ANSA) - GENOVA, 04 MAR - Il cantiere genovese San Giorgio del porto ha completato la demolizione e il riciclaggio di tre navi nel porto di Genova: Sentinel e Theodoros, che da anni erano abbandonate nel porto e Mar Grande che era stata invece ceduta da Italcementi proprio per essere avviata a demolizione. "Si tratta del primo progetto portato a termine in Italia in conformità al regolamento europeo in materia di "ship recycling", dopo l'importante lavoro della Costa Concordia, concluso nel 2017, che aveva anticipato la normativa comunitaria in tema di demolizione controllata" afferma Alberto Pongiglione shipyard director di San Giorgio del porto, controllato dal gruppo Gin, Genova Industrie Navali, unico soggetto italiano accreditato all'albo europeo dei demolitori. "La peculiarità di questo progetto - spiega - risiede nella demolizione simultanea delle tre navi, resa possibile grazie al know-how acquisito nel corso degli anni, che ha consentito di abbattere in modo significativo sia le tempistiche che eventuali impatti ambientali". In 148 giorni e 27mila ore di lavoro, iniziato a fine maggio, di cui 110 in bacino per eseguire tutte le attività propedeutiche di alleggerimento, bonifica, taglio e demolizione, sono state riciclate quasi 2mila tonnellate e mezzo di ferro e acciaio, inviando a recupero più del 98% del materiale. "Durante tutto il periodo di demolizione sono stati effettuati costanti monitoraggi, concordati con tutti gli enti di competenza, le cui prime elaborazioni confermano l'assenza di impatti negativi ambientali in tutti i campi indagati" spiega una nota dell'azienda a proposito di rumore, polveri, acque, rifiuti. "È grazie a complessi approfondimenti giuridici e buone sinergie tra tutte le amministrazioni coinvolte che si è riusciti a portare in bacino le due "navi-rifiuto" abbandonate da anni nel porto di Genova" completa Alberto Battaglini della Capitaneria di porto di Genova. (ANSA).



San Giorgio del Porto completa il primo progetto di ship recycling, demolite 3 navi in contemporanea

I cantieri San Giorgio del Porto sono gli unici in Italia a essere iscritti nello specifico elenco europeo dei demolitori navali

Si sono concluse con successo le attività di demolizione e di riciclaggio delle M/N Sentinel, M/C Theodoros e M/N Mar Grande, iniziate a fine maggio sotto la regia di San Giorgio del Porto, cantiere navale genovese controllato dal gruppo Genova Industrie Navali, unico soggetto nazionale accreditato all' albo europeo dei demolitori. « Si tratta del primo progetto portato a termine in Italia in conformità al regolamento europeo in materia di "ship recycling", dopo l' importante lavoro della Costa Concordia, concluso nel 2017, che aveva anticipato la normativa comunitaria in tema di demolizione controllata - afferma Alberto Pongiglione shipyard director di San Giorgio del Porto - La peculiarità di questo progetto inoltre risiede nella demolizione simultanea delle tre navi, resa possibile grazie al know-how acquisito nel corso degli anni, che ha consentito di abbattere in modo significativo sia le tempistiche che gli eventuali impatti ambientali». Ci sono voluti 148 giorni, di cui 110 in bacino, per eseguire tutte le attività propedeutiche, di strip out (alleggerimento) di bonifica e infine di taglio e demolizione del Mar Grande (95,7 m x 13,9 m; 1.850 tonnellate), del Sentinel (72,06 m x 13,62 m; 1.470 tonnellate) e del Theodoros (62,97 m x 9,9 m; 470 tonnellate). Oltre 27 mila sono state le ore di lavoro necessarie per riciclare quasi 2,5 mila tonnellate di ferro e acciaio, inviando a recupero più del 98% di tutto il materiale. «Le attività di demolizione sono state condotte secondo i più alti standard di sicurezza sui luoghi di lavoro e di gestione e controllo degli aspetti ambientali - spiega Massimo Subriano, QHSSE Director di San Giorgio del Porto - In linea con quanto definito dalla Convenzione di Hong Kong, dalle linee guida Imo applicabili nonché con le prescrizioni del Provvedimento di Autorizzazione Integrata Ambientale». Per tenere sotto controllo le attività, anche nei confronti dei quartieri a ridosso dell' area delle riparazioni navali, durante tutto il periodo di demolizione sono stati effettuati costanti monitoraggi, concordati e condivisi con tutti gli enti di competenza, le cui prime elaborazioni confermano l' assenza di impatti negativi ambientali in tutti i campi indagati. In particolare, sono state previste diverse misurazioni per verificare i livelli di pressione sonora immessi e le ricadute di polveri attraverso campionatori; è stato effettuato il monitoraggio chimico-analitico delle acque raccolte e eventualmente scaricate e il controllo della dispersione di fibre di amianto durante le fasi di bonifica. Anche la gestione dei rifiuti è stata accompagnata da controlli continui e da una attività di qualificazione a uso di tutta la filiera di gestione (stoccaggio, trasporto, destino). Delle tre navi destinate a demolizione e riciclaggio, due, il Sentinel e il Theodoros, da anni versavano in stato di abbandono all' interno dello scalo ligure a causa delle numerose difficoltà tecnico-amministrative e burocratiche che ne impedivano



Si sono concluse con successo le attività di demolizione e di riciclaggio delle M/N Sentinel, M/C Theodoros e M/N Mar Grande, iniziate a fine maggio sotto la regia di San Giorgio del Porto, cantiere navale genovese controllato dal gruppo Genova Industrie

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

la demolizione , resa poi possibile grazie al lavoro sinergico svolto da tutte le amministrazioni coinvolte: **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e la stessa Capitaneria di Porto di Genova. Diversa invece la storia della M/N Mar Grande, che era stata ceduta al cantiere genovese da parte di Italcementi proprio per essere avviata a demolizione, in conformità alla recente normativa comunitaria. «È grazie a complessi approfondimenti giuridici e buone sinergie tra tutte le amministrazioni coinvolte che si è riusciti a portare in bacino le due "navi-rifiuto" abbandonate da anni nel porto di Genova - ha dichiarato Alberto Battaglini della Capitaneria di porto di Genova - Un iter amministrativo eccezionalmente complesso che, nell' ultima fase, è stato agevolato dalla possibilità di demolire le unità proprio a Genova nei cantieri San Giorgio del Porto, unici in Italia a essere iscritti nello specifico elenco europeo dei demolitori navali. Determinante in questa fase è stato il ruolo della Capitaneria di porto di Genova che, in applicazione del regolamento unionale, ha curato per la prima volta a livello nazionale l' approvazione dei piani di riciclaggio delle navi entrate in bacino e, successivamente, ha organizzato le attività di controllo sulla tracciabilità dei "nuovi rifiuti" prodotti dall' attività di demolizione». La Guardia costiera ha operato regolari verifiche nell' area di cantiere e negli impianti di prima destinazione dei rifiuti prodotti, per verificare il rispetto delle disposizioni ambientali da parte di tutti i soggetti della filiera. Particolare attenzione è stata prestata al deposito temporaneo dei rifiuti, con ispezioni ai luoghi di stoccaggio e verifiche alla sicurezza delle aree di cantiere, ma anche nella fase di trasferimento dei materiali in aree esterne, con verifica dei requisiti di tracciabilità, il controllo dei registri di carico/scarico e la corretta compilazione dei previsti formulari.

Mattinata di "scoppi" in porto: tutta colpa di una turbina

Tante le segnalazioni sui tonfi e i boati provenienti dalla zona industriale. I vigili del fuoco: "Nulla di pericoloso"

Disagi per i residenti delle zone limitrofe al porto di Genova, questa mattina, a causa del blocco di una turbina della centrale termoelettrica a carbone. In tarda mattinata sono stati in tanti a segnalare i boati e i forti rumori provenienti dalla zona del porto, chiedendosi preoccupati a cosa fosse dovuto: i Vigili del Fuoco hanno spiegato a Genova Today che si tratterebbe dello scarico di vapore da una valvola della turbina, che nel fuoriuscire produce il fragore che i residenti continuano a sentire. Non si tratterebbe comunque di nulla di pericoloso : ciò che viene scaricato dalla valvola è semplice vapore, che una volta uscito si disperde senza danni nell' aria.



Informare

Genova, Voltri

A Genova completato con successo il primo progetto di green ship recycling

San Giorgio del Porto ha smantellato simultaneamente tre navi

La genovese San Giorgio del **Porto** (SGdP), unica azienda italiana accreditata all' albo europeo dei demolitori navali, ha reso noto il completamento delle attività di demolizione e di riciclaggio delle navi Sentinel , Theodoros e Mar Grande iniziate a fine maggio. «Si tratta - ha spiegato Alberto Pongiglione, shipyard director di San Giorgio del **Porto** - del primo progetto portato a termine in Italia in conformità al regolamento europeo in materia di "ship recycling", dopo l' importante lavoro della Costa Concordia , concluso nel 2017, che aveva anticipato la normativa comunitaria in tema di demolizione controllata. La peculiarità di questo progetto inoltre risiede nella demolizione simultanea delle tre navi, resa possibile grazie al know-how acquisito nel corso degli anni, che ha consentito di abbattere in modo significativo sia le tempistiche che gli eventuali impatti ambientali». L' azienda ha specificato che ci sono voluti 148 giorni (27mila ore di lavoro), di cui 110 in bacino, per eseguire tutte le attività propedeutiche, di strip out, di bonifica e infine di taglio e demolizione della Mar Grande , nave di 1.850 tonnellate di stazza lorda lunga 95,7 metri, della Sentinel , unità lunga 72,1 metri e di 1.470 tsl, e della

Theodoros , lunga 63,0 metri e della stazza lorda di 470 tonnellate. Le ultime due navi da anni versavano in stato di abbandono nello scalo portuale del capoluogo ligure a causa delle numerose difficoltà tecnico-amministrative e burocratiche che ne impedivano la demolizione. «È grazie a complessi approfondimenti giuridici e buone sinergie tra tutte le amministrazioni coinvolte - ha precisato il capitano di vascello Alberto Battaglini della Capitaneria di **Porto di Genova** - che si è riusciti a portare in bacino le due "navi-rifiuto" abbandonate da anni nel **porto di Genova**. Un iter amministrativo eccezionalmente complesso che, nell' ultima fase, è stato agevolato dalla possibilità di demolire le unità proprio a **Genova** nei cantieri San Giorgio del **Porto**, unici in Italia ad essere iscritti nello specifico elenco europeo dei demolitori navali. Determinante in questa fase è stato il ruolo della Capitaneria di **porto di Genova** che, in applicazione del regolamento unionale, ha curato per la prima volta a livello nazionale l' approvazione dei piani di riciclaggio delle navi entrate in bacino e, successivamente, ha organizzato le attività di controllo sulla tracciabilità dei "nuovi rifiuti" prodotti dall' attività di demolizione».



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Demolizioni, San Giorgio del Porto completa primo progetto di "green ship recycling"

Si è concluso con successo a Genova lo smantellamento delle M/N Sentinel, M/C Theodoros e M/N Mar Grande

A **Genova** si sono concluse con successo le attività di demolizione e di riciclaggio delle M/N Sentinel, M/C Theodoros e M/N Mar Grande, iniziate a fine maggio sotto la regia di San Giorgio del **Porto** (SGdP), cantiere navale controllato dal gruppo **Genova** Industrie Navali, unico soggetto nazionale accreditato all' albo europeo dei demolitori. "Si tratta del primo progetto portato a termine in Italia in conformità al regolamento europeo in materia di "ship recycling", dopo l' importante lavoro della Costa Concordia, concluso nel 2017, che aveva anticipato la normativa comunitaria in tema di demolizione controllata - afferma Alberto Pongiglione, shipyard director di San Giorgio del **Porto** -. La peculiarità di questo progetto inoltre risiede nella demolizione simultanea delle tre navi, resa possibile grazie al know-how acquisito nel corso degli anni, che ha consentito di abbattere in modo significativo sia le tempistiche che gli eventuali impatti ambientali". Ci sono voluti 148 giorni, di cui 110 in bacino, per eseguire tutte le attività propedeutiche, di strip out (ndr. alleggerimento) di bonifica e infine di taglio e demolizione del Mar Grande (95,7 m x 13,9 m; 1.850 tonnellate), del Sentinel (72,06 m x 13,62 m; 1.470 tonnellate) e del Theodoros (62,97 m x 9,9 m; 470 tonnellate). Oltre 27 mila sono state le ore di lavoro necessarie per riciclare quasi 2,5 mila tonnellate di ferro e acciaio, inviando a recupero più del 98% di tutto il materiale. Per tenere sotto controllo le attività, anche nei confronti dei quartieri a ridosso dell' area delle riparazioni navali, durante tutto il periodo di demolizione sono stati effettuati costanti monitoraggi, concordati e condivisi con tutti gli enti di competenza, le cui prime elaborazioni confermano l' assenza di impatti negativi ambientali in tutti i campi indagati. In particolare, sono state previste diverse misurazioni per verificare i livelli di pressione sonora immessi e le ricadute di polveri attraverso campionatori; è stato effettuato il monitoraggio chimico-analitico delle acque raccolte e eventualmente scaricate e il controllo della dispersione di fibre di amianto durante le fasi di bonifica. Anche la gestione dei rifiuti è stata accompagnata da controlli continui e da una attività di qualificazione a uso di tutta la filiera di gestione (stoccaggio, trasporto, destino) Delle tre navi destinate a demolizione e riciclaggio, due, il Sentinel e il Theodoros, da anni versavano in stato di abbandono all' interno dello scalo ligure a causa delle numerose difficoltà tecnico-amministrative e burocratiche che ne impedivano la demolizione, resa poi possibile grazie al lavoro sinergico svolto da tutte le amministrazioni coinvolte - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e la stessa Capitaneria di **Porto** di **Genova**. Diversa invece la storia della M/N Mar Grande, che era stata ceduta al cantiere genovese da parte di Italcementi proprio



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

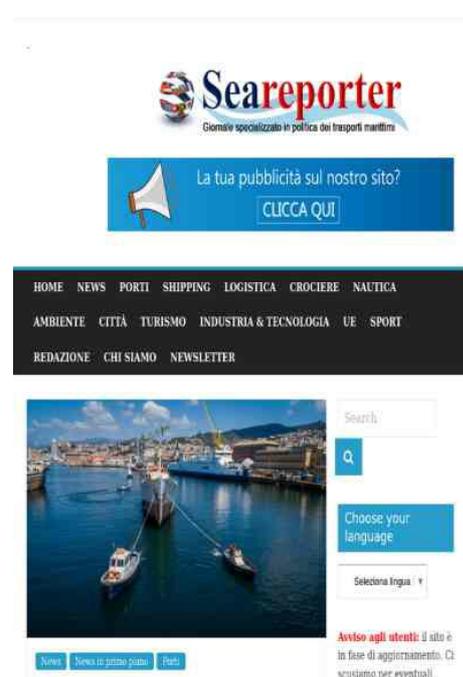
per essere avviata a demolizione, in conformità alla recente normativa comunitaria.

Il Cantiere Navale SGdP completa il primo progetto di green ship recycling

Redazione Seareporter.it

Genova, 1 febbraio 2022 - Si sono concluse con successo le attività di demolizione e di riciclaggio delle M/N Sentinel, M/C Theodoros e M/N Mar Grande, iniziate a fine maggio sotto la regia di San Giorgio del **Porto** (SGdP), cantiere navale genovese controllato dal gruppo **Genova** Industrie Navali, unico soggetto nazionale accreditato all' albo europeo dei demolitori. 'Si tratta del primo progetto portato a termine in Italia in conformità al regolamento europeo in materia di 'ship recycling', dopo l' importante lavoro della Costa Concordia, concluso nel 2017, che aveva anticipato la normativa comunitaria in tema di demolizione controllata - afferma Alberto Pongiglione Shipyard Director di San Giorgio del **Porto** - 'La peculiarità di questo progetto inoltre risiede nella demolizione simultanea delle tre navi , resa possibile grazie al know-how acquisito nel corso degli anni, che ha consentito di abbattere in modo significativo sia le tempistiche che gli eventuali impatti ambientali '. Ci sono voluti 148 giorni , di cui 110 in bacino , per eseguire tutte le attività propedeutiche, di strip out (ndr. alleggerimento) di bonifica e infine di taglio e demolizione del Mar Grande (95,7 m x 13,9 m; 1.850 tonnellate), del Sentinel (72,06 m x 13,62 m; 1.470 tonnellate) e del Theodoros (62,97 m x 9,9 m; 470 tonnellate). Oltre 27 mila sono state le ore di lavoro necessarie per riciclare quasi 2,5 mila tonnellate di ferro e acciaio , inviando a recupero più del 98% di tutto il materiale. ' Le attività di demolizione sono state condotte secondo i più alti standard di sicurezza sui luoghi di lavoro e di gestione e controllo degli aspetti ambientali - Spiega Massimo Subriano QHSSE Director di San Giorgio del **Porto** - In linea con quanto definito dalla Convenzione di Hong Kong, dalle linee guida IMO applicabili nonché con le prescrizioni del Provvedimento di Autorizzazione Integrata Ambientale' . Per tenere sotto controllo le attività, anche nei confronti dei quartieri a ridosso dell' area delle riparazioni navali, durante tutto il periodo di demolizione sono stati effettuati costanti monitoraggi , concordati e condivisi con tutti gli enti di competenza, le cui prime elaborazioni confermano l' assenza di impatti negativi ambientali in tutti i campi indagati . In particolare, sono state previste diverse misurazioni per verificare i livelli di pressione sonora immessi e le ricadute di polveri attraverso campionatori; è stato effettuato il monitoraggio chimico-analitico delle acque raccolte e eventualmente scaricate e il controllo della dispersione di fibre di amianto durante le fasi di bonifica. Anche la gestione dei rifiuti è stata accompagnata da controlli continui e da una attività di qualificazione a uso di tutta la filiera di gestione (stoccaggio, trasporto, destino)

Genova, primo progetto di demolizione navale in attuazione delle normative europee in materia di "green ship recycling". Delle tre navi destinate a demolizione e riciclaggio, due, il Sentinel e il Theodoros, da anni versavano in stato di abbandono all' interno dello scalo ligure



Sea Reporter

Genova, Voltri

a causa delle numerose difficoltà tecnico-amministrative e burocratiche che ne impedivano la demolizione, resa poi possibile grazie al lavoro sinergico svolto da tutte le Amministrazioni coinvolte - Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e la stessa Capitaneria di Porto di Genova . Diversa invece la storia della M/N Mar Grande, che era stata ceduta al cantiere genovese da parte di Italcementi proprio per essere avviata a demolizione, in conformità alla recente normativa comunitaria. ' È grazie a complessi approfondimenti giuridici e buone sinergie tra tutte le Amministrazioni coinvolte che si è riusciti a portare in bacino le due 'navi-rifiuto' abbandonate da anni nel porto di Genova - ha dichiarato il CV (CP) Alberto Battaglini della Capitaneria di porto di Genova - 'Un iter amministrativo eccezionalmente complesso che, nell' ultima fase, è stato agevolato dalla possibilità di demolire le unità proprio a Genova nei cantieri San Giorgio del Porto, unici in Italia ad essere iscritti nello specifico elenco europeo dei demolitori navali. Determinante in questa fase è stato il ruolo della Capitaneria di porto di Genova che, in applicazione del regolamento unionale, ha curato per la prima volta a livello nazionale l' approvazione dei piani di riciclaggio delle navi entrate in bacino e, successivamente, ha organizzato le attività di controllo sulla tracciabilità dei 'nuovi rifiuti' prodotti dall' attività di demolizione. ' La Guardia costiera ha operato regolari verifiche presso l' area di cantiere e presso gli impianti di prima destinazione dei rifiuti prodotti, al fine di verificare il rispetto delle disposizioni ambientali da parte di tutti i soggetti della filiera. Particolare attenzione è stata prestata al deposito temporaneo dei rifiuti, con ispezioni ai luoghi di stoccaggio e verifiche alla sicurezza delle aree di cantiere, ma anche nella fase di trasferimento dei materiali in aree esterne, con verifica dei requisiti di tracciabilità, il controllo dei registri di carico/scarico e la corretta compilazione dei previsti formulari.

San Giorgio del Porto, completate le operazioni di demolizione e riciclaggio di tre navi

Oltre 27 mila sono state le ore di lavoro necessarie per riciclare quasi 2,5 mila tonnellate di ferro e acciaio , inviando a recupero più del 98% di tutto il materiale

Helvetius

Genova - Si sono concluse le attività di demolizione e di riciclaggio delle navi Sentinel, Theodoros e Mar Grande, iniziate a fine maggio sotto la regia di San Giorgio del Porto (SGdP), cantiere navale genovese controllato dal gruppo

Genova Industrie Navali, unico soggetto nazionale accreditato all' albo europeo dei demolitori. 'Si tratta del primo progetto portato a termine in Italia in conformità al regolamento europeo in materia di 'ship recycling', dopo l' importante lavoro della Costa Concordia, concluso nel 2017, che aveva anticipato la normativa comunitaria in tema di demolizione controllata - afferma Alberto Pongiglione Shipyard Director di San Giorgio del Porto - La peculiarità di questo progetto inoltre risiede nella demolizione simultanea delle tre navi ,

resa possibile grazie al know-how acquisito nel corso degli anni, che ha consentito di abbattere in modo significativo sia le tempistiche che gli eventuali impatti ambientali '. Ci sono voluti 148 giorni , di cui 110 in bacino - come si legge in una nota dell' azienda - per eseguire tutte le attività propedeutiche, di strip out (alleggerimento) di bonifica e infine di taglio e demolizione del Mar Grande (95,7 m x 13,9 m; 1.850 tonnellate), del Sentinel (72,06 m x 13,62 m; 1.470 tonnellate) e del Theodoros (62,97 m x 9,9 m; 470 tonnellate). Oltre 27 mila sono state le ore di lavoro necessarie per riciclare quasi 2,5 mila tonnellate di ferro e acciaio , inviando a recupero più del 98% di tutto il materiale. 'Le attività di demolizione sono state condotte secondo i più alti standard di sicurezza sui luoghi di lavoro e di gestione e controllo degli aspetti ambientali - spiega Massimo Subriano QHSSE Director di San Giorgio del Porto - In linea con quanto definito dalla Convenzione di Hong Kong, dalle linee guida IMO applicabili nonché con le prescrizioni del Provvedimento di Autorizzazione Integrata Ambientale'. Per tenere sotto controllo le attività, anche nei confronti dei quartieri a ridosso dell' area delle riparazioni navali, durante tutto il periodo di demolizione sono stati effettuati costanti monitoraggi , concordati e condivisi con tutti gli enti di competenza, le cui prime elaborazioni confermano l' assenza di impatti negativi ambientali in tutti i campi indagati . In particolare, sono state previste diverse misurazioni per verificare i livelli di pressione sonora immessi e le ricadute di polveri attraverso campionatori; è stato effettuato il monitoraggio chimico-analitico delle acque raccolte e eventualmente scaricate e il controllo della dispersione di fibre di amianto durante le fasi di bonifica. Anche la gestione dei rifiuti è stata accompagnata da controlli continui e da una attività di qualificazione a uso di tutta la filiera di gestione (stoccaggio, trasporto, destino).

resa possibile grazie al know-how acquisito nel corso degli anni, che ha consentito di abbattere in modo significativo sia le tempistiche che gli eventuali impatti ambientali '. Ci sono voluti 148 giorni , di cui 110 in bacino - come si legge in una nota dell' azienda - per eseguire tutte le attività propedeutiche, di strip out (alleggerimento) di bonifica e infine di taglio e demolizione del Mar Grande (95,7 m x 13,9 m; 1.850 tonnellate), del Sentinel (72,06 m x 13,62 m; 1.470 tonnellate) e del Theodoros (62,97 m x 9,9 m; 470 tonnellate). Oltre 27 mila sono state le ore di lavoro necessarie per riciclare quasi 2,5 mila tonnellate di ferro e acciaio , inviando a recupero più del 98% di tutto il materiale. 'Le attività di demolizione sono state condotte secondo i più alti standard di sicurezza sui luoghi di lavoro e di gestione e controllo degli aspetti ambientali - spiega Massimo Subriano QHSSE Director di San Giorgio del Porto - In linea con quanto definito dalla Convenzione di Hong Kong, dalle linee guida IMO applicabili nonché con le prescrizioni del Provvedimento di Autorizzazione Integrata Ambientale'. Per tenere sotto controllo le attività, anche nei confronti dei quartieri a ridosso dell' area delle riparazioni navali, durante tutto il periodo di demolizione sono stati effettuati costanti monitoraggi , concordati e condivisi con tutti gli enti di competenza, le cui prime elaborazioni confermano l' assenza di impatti negativi ambientali in tutti i campi indagati . In particolare, sono state previste diverse misurazioni per verificare i livelli di pressione sonora immessi e le ricadute di polveri attraverso campionatori; è stato effettuato il monitoraggio chimico-analitico delle acque raccolte e eventualmente scaricate e il controllo della dispersione di fibre di amianto durante le fasi di bonifica. Anche la gestione dei rifiuti è stata accompagnata da controlli continui e da una attività di qualificazione a uso di tutta la filiera di gestione (stoccaggio, trasporto, destino).



«Riparazioni sulla diga di Genova. un polo offshore per lavorare su grandi unità» / IL COLLOQUIO

«In tre mesi avevamo finito tutto. E i controlli sono stati rigorosi. Certo, sostenere che si tratta di un nuovo business, è un parolone». Le occasioni per incontrare Ferdinando Garrè sono due. Lo smaltimento delle due navi abbandonate a Genova, e il suo 65esimo compleanno

Genova - «In tre mesi avevamo finito tutto. E i controlli sono stati rigorosi. Certo, sostenere che si tratta di un nuovo business, è un parolone. Il problema è legato alle norme: A un armatore comunitario obbligato a demolire la nave nei cantieri indicati dall' Europa - e noi siamo tra questi - che sgarra, viene comminata solamente una sanzione. È difficile sostenere che la legge sia stringente». Le occasioni per incontrare Ferdinando Garrè sono due. La prima è la fine dello smaltimento delle due navi abbandonate da oltre 20 anni nel **porto** di **Genova**, che ha appena finito di demolire («Lo sa che in media si può riciclare il 98% dei materiali?» spiega Massimo Subriano, direttore qualità, ambiente e sicurezza della San Giorgio del **Porto**). Ma l' altra occasione è che si avvicina il compleanno dei 65 anni: «Sono pronto per andare in pensione. Ancora un paio di anni e stop». Significa che Garrè e la San Giorgio del **Porto** si preparano a un cambio di management. E nel futuro delle riparazioni navali genovesi c' è anche un nuovo polo: «Sulla diga di **Genova**. Sì, è una buona idea». La premessa di Garrè è che è necessario che il comparto più industriale del **porto** abbia una nuova collocazione: «Servono più spazi. Intanto cominciamo dai bacini: per dare servizi adeguati alle navi che sono operative già oggi e che diventeranno lo standard del futuro, è necessario avere strutture da 350 metri. A **Genova** non ci sono. C' è però un grande progetto nel **porto**: la nuova diga. È lì che possono essere ricavati gli spazi necessari per le nostre attività che oggi sono sacrificate in una zona storica del **porto** di **Genova**». È più di una suggestione: «Ho visto qualche progetto, l' idea è valida. Gli spazi necessari verrebbero ricavati verso terra, protetti dalla nuova diga, il cui progetto deve quindi comprendere anche questa variante per non impattare sul nuovo grande canale di navigazione a Sampierdarena». Togliamo le riparazioni navali da Carignano per spostarle a Ponente? «Ma siamo a 500 metri dalle banchine del **porto**! È ben diverso dall' essere in pieno centro storico». Seconda obiezione: come ci arrivano i camion e i servizi logistici sulle piattaforma offshore delle riparazioni? «Sì può fare. Non sono un tecnico, ma esistono soluzioni che prevedono ponti mobili. Certo la diga deve essere carrabile. Comunque sia: è inevitabile pensare ad uno spostamento del nostro comparto se vogliamo stare al passo col mercato. E lo ribadiamo anche nel position paper di Confindustria». Sestri Ponente con il nuovo ribaltamento a mare non è una valida alternativa: «Semplicemente perché serve a Fincantieri per realizzare le grandi navi». ADDIO NAVI FANTASMA La demolizione della "Sentinel", della "Theodoros" e della "Mar Grande" (le prime due erano le navi fantasma del **porto** di **Genova**, la terza è servita come prova per

LA STAMPA 100% EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ENG

The Medi Telegraph
Shipping & Offshore

Shipping > Cantieri & Offshore >

«Riparazioni sulla diga di Genova. un polo offshore per lavorare su grandi unità» / IL COLLOQUIO

In tre mesi avevamo finito tutto. E i controlli sono stati rigorosi. Certo, sostenere che si tratta di un nuovo business, è un parolone. Le occasioni per incontrare Ferdinando Garrè sono due. Lo smaltimento delle due navi abbandonate a Genova, e il suo 65esimo compleanno

Informativa Continua senza accettare

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

Scegli e personalizza Accetta

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

l'operatività) «è il primo progetto portato a termine in Italia in conformità alle regole europee sullo ship recycling, dopo l'importante lavoro che avevamo effettuato sulla "Costa Concordia"» spiega Alberto Pongiglione, Shipyard Director del gruppo genovese. L'operazione è stata simultanea per ridurre al minimo l'impatto ambientale. Il modello **Genova** delle demolizioni è arrivato anche grazie alla Capitaneria di **porto**: «L'iter amministrativo è stato eccezionalmente complesso e nell'ultima fase è stato agevolato dalla possibilità di demolire le unità proprio a **Genova**, nei cantieri San Giorgio del **Porto**» spiega il comandante Alberto Battaglini della Capitaneria di **Genova**. Per demolire i vecchi cargo sono serviti 148 giorni, ma sono state riciclate più di 2.500 tonnellate di acciaio. In totale nel cantiere le ore di lavoro sono state 27 mila. Il gruppo ha grandi spazi a Piombino: «Lì oggi costruiamo scafi per mega yacht, ma vogliamo realizzare anche unità più grandi». Come le commesse militari appena ottenute da Mariotti. LARGO AI GIOVANI Garrè ora pensa al futuro. Il tema è sentito in tutta la comunità imprenditoriale genovese. E soprattutto in **porto**. «In Gin, la nostra holding, ci sono diversi brand e diverse famiglie. È la situazione ideale per far emergere manager per merito e non per diritto familiare». Tra gli azionisti, oltre a Garrè, c'è Marco Bisagno (cantieri Mariotti), la famiglia Negri (Finsea) e Fincantieri. Significa che potrebbe non essere esclusa anche una cessione di quote? «Mah. Nessuno si è fatto avanti, al momento e per ora non è nei piani».

A Ravenna la prima Kalypso

RAVENNA - Terminal Container **Ravenna** (TCR) società partecipata da Sapir e Contship, ha accolto martedì l'arrivo di Songa Cheetah, la nave della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che, giunta al **porto**, ha inaugurato la rotta con servizio diretto da Chattogram (Bangladesh) a **Ravenna** rendendo, di fatto, l'Oriente più vicino all'Italia. Tra i presenti a ricevere l'equipaggio, i rappresentanti delle istituzioni con il direttore della Dogana Giovanni Mario Ferente, il segretario della Autorità di Sistema Portuale di **Ravenna** Paolo Ferrandino, il comandante della Guardia di Finanza di **Ravenna** colonnello Mercatili, il capo della Sezione Tecnica della Capitaneria di **Porto** capitano di fregata Mario Pennisi, il management della compagnia di navigazione Rif Line (il ceo Francesco Isola, il presidente Giorgio Voria e il fleet manager Luca Scagliarini) e il management di T.C.R. (con il presidente Giannantonio Mingozzi, il direttore Milena Fico e il responsabile commerciale Alessandro Battolini) che hanno consegnato al comandante della nave Maciej Grabowski il crest dell'azienda a titolo di benvenuto. Un importante momento da celebrare perché la nuova rotta - sottolinea l'AdSP - avrà una significativa ricaduta sul **porto** di **Ravenna** sia in termini di rilievo, sia di traffico dato che si tratta dell'unica linea diretta in Italia per il Bangladesh. Il **porto** di **Ravenna** rappresenta il primo punto di approdo delle merci per l'Emilia Romagna e uno snodo primario in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo Orientale. 'Abbiamo scelto **Ravenna** perché il suo **porto** sull'Adriatico è in una posizione baricentrica per le aziende del nord Italia. Inoltre, ha un efficiente sistema di retroporto e un buon collegamento ferroviario che consente di poter mandare la merce all'estero, in Germania per esempio, da dove arrivano molte richieste in questo momento', ha messo in evidenza Francesco Isola, ceo di Rif Line. Per le alte competenze, la gestione dei container è stata affidata a T.C.R. capace di offrire sul piano logistico soluzioni innovative e altamente performanti all'interno dell'area terminal. Tra queste, la possibilità di avere a disposizione un magazzino interno coperto per lo stoccaggio della merce per i riempimenti e gli svuotamenti dei container ma soprattutto, collegamenti ferroviari frequenti con le aree di Marzaglia (Mo), Segrate e Milano Melzo. Tramite quest'ultimo, T.C.R. offre un rilancio sulle più importanti aree europee come Svizzera, Germania, Austria e Benelux, diventando così il gateway strategico tra Asia ed Europa. 'Il collegamento Bangladesh-**Ravenna** rappresenta una sorta di piccola rivoluzione nelle dinamiche dello shipping dove giganteggiano navi di grandi dimensioni - spiega Giannantonio Mingozzi, presidente del Terminal Container **Ravenna** - qui la scelta è diversa: in un periodo difficile come quello pandemico dove mancano container vuoti e spazi sulle navi, è nata l'idea di questo servizio,



La Gazzetta Marittima

Ravenna

il solo in Italia senza scali intermedi che impiega navi di piccole dimensioni e quindi più agili e veloci'. La nave ha una capacità media di 1200 TEU e una lunghezza di 148 metri e il vantaggio del servizio diretto è enorme. Il transit time è ridotto perché non sono previsti trasbordi o tappe intermedie così, in 18/20 giorni, la merce dal Bangladesh arriva in Italia impiegando circa la metà del tempo necessario ad una compagnia tradizionale. Un vero plus per le aziende che operano con il Bangladesh come ad esempio le industrie del tessile e dell' abbigliamento che da oggi hanno una nuova grande opportunità per sviluppare commerci in nuovi mercati, di potenziare gli scambi, di ottimizzare la logistica dei trasporti.

Una giornata di formazione al Porto per gli studenti del corso di logistica

Dopo una prima giornata di visita ad Interporto Bologna, gli studenti hanno incontrato i referenti delle principali realtà terminalistiche del porto di Ravenna e visitato i terminal Sapir, Tcr e Terminal Nord

Dopo un inizio anno che ha visto la limitazione di alcune iniziative a causa dell'incremento dei contagi dovuti alla pandemia, è stato possibile riprendere i momenti di visita del corso Ifts "Tecnico della programmazione della produzione e logistica sostenibile e digitale", grazie alla disponibilità delle imprese promotrici del corso stesso. Dopo una prima giornata di visita ad Interporto Bologna, gli studenti hanno incontrato i referenti delle principali realtà terminalistiche del **porto** di **Ravenna** e visitato i terminal Sapir, Tcr e Terminal Nord, dove hanno verificato sul campo le dinamiche correlate alla gestione delle attività di handling e logistica in **porto**. La giornata si è chiusa con una visita al terminal T&C dove i ragazzi sono potuti salire a bordo della nuova nave Ro-Ro "Eco Green Catania".



Una giornata di formazione al porto di Ravenna per i studenti del corso IFTS logistica

Redazione

Dopo un inizio anno che ha visto la limitazione di alcune iniziative a causa dell'incremento dei contagi dovuti alla pandemia, è stato possibile riprendere i momenti di visita del corso IFTS 'Tecnico della programmazione della produzione e logistica sostenibile e digitale', grazie alla disponibilità delle imprese promotrici del corso stesso. Dopo una prima giornata di visita ad Interporto Bologna, gli studenti hanno incontrato i referenti delle principali realtà terminalistiche del porto di Ravenna e visitato i terminal Sapor, TCR e Terminal Nord, dove hanno verificato sul campo le dinamiche correlate alla gestione delle attività di handling e logistica in porto. La giornata si è chiusa con una visita al terminal T&C dove i ragazzi sono potuti salire a bordo della nuova nave Ro-Ro 'Eco Green Catania'.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there is a navigation bar with the site name 'RavennaWebTV' and a menu with categories: CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALI, SPORT, TURISMO. Below the navigation bar, there is a banner for 'Aser - Onoranze Funebri - Azienda a Controllo Pubblico'. The main article is titled 'Una giornata di formazione al porto di Ravenna per i studenti del corso IFTS logistica' and is attributed to 'Di Redazione - 4 Marzo 2022'. There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, YouTube) and a 'HOT NEWS' section with two featured articles: 'Iniziati i lavori per' and 'Oscillo stradale'.

L' orrore e l' errore del mostro Guerra | La Gazzetta Marittima

LIVORNO - La chiamano in molti modi: ma dopo nove giorni di combattimenti, rimane poco spazio alle ipocrisie: si spara e si muore, quasi sempre tra giovani e giovanissimi che tutto sognavano meno di dover uccidere. * Non sta a noi, almeno su queste pagine, giudicare ragioni e torti: che come sempre, sono da entrambe le parti. La guerra è un errore, scriveva nel suo saggio (che riportiamo con la copertina dell' edizione italiana) 2.500 anni fa lo stratega cinese Sun Tzu. Il cui consiglio era che i veri vincitori di un conflitto sono quei generali che non hanno bisogno di sconfiggere il nemico versando sangue. Carl von Clausewitz, secoli dopo, ricordava che la guerra è un proseguo del confronto diplomatico quando i tavoli delle trattative non sono capaci di risolvere le controversie. E ancora: l' orrore senza fine degli uomini che uccidono altri uomini, ricordato da Conrad in 'Cuore di tenebra'. L' analisi dei giorni scorsi di quel bravo giornalista e scrittore che è Renato Farina sui profumi della prossima primavera in Odessa, insieme alle salve dei razzi dalle navi sul mar Nero. Poi - e chiudiamo con le citazioni - ci sono anche coloro che, rivolti del concetto tutto futuristico del patriottismo, dicevano invece che la guerra è indispensabile perché è la vera igiene del mondo (Marinetti). Per leggere l' articolo effettua il Login o procedi alla.



Offerte Grimaldi Lines per il Rally Italia Sardegna | La Gazzetta Marittima

NAPOLI - In occasione di uno dei rally più attesi dell' anno, Grimaldi Lines propone prezzi davvero speciali. La Compagnia offre infatti tariffe agevolate per tutti gli appassionati che assisteranno al Rally Italia Sardegna 2022, gara del Campionato del Mondo Rally in programma ad Alghero dal 2 al 5 giugno 2022. Grazie ad un accordo con ACI Sport, coloro che assisteranno alla tappa italiana del World Rally Championship, potranno usufruire di una riduzione del 30% (diritti fissi esclusi) per il loro viaggio via mare a bordo di navi moderne e accoglienti, con destinazione Olbia o Porto Torres. L' offerta è valida per le linee **Livorno**-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Barcellona-Porto Torres e viceversa, per prenotazioni fino al 1° giugno 2022, con partenza tra il 23 maggio e il 19 giugno 2022. Sarà possibile prenotare online all' indirizzo www.grimaldi-lines.com, via mail all' indirizzo info@grimaldi.napoli.it, tramite il call center al numero 081 496444, oppure presso i punti vendita Grimaldi Tours o le biglietterie portuali Grimaldi Lines, indicando la convenzione e il codice sconto RIS2022. Anche i team in gara usufruiranno di condizioni tariffarie agevolate, che verranno applicate allo staff, nonché alle vetture e alle bisarche marittime al seguito, sugli stessi collegamenti marittimi. I dettagli dei costi e dei supplementi prenotabili, insieme agli orari di navigazione, sono disponibili sul sito www.rallyitaliasardegna.com. La flotta Grimaldi Lines è interamente costituita da cruise ferry di ultima generazione e moderni traghetti, che offrono agli ospiti un' accoglienza attenta e un buon livello di servizio. In particolare, le due ammiraglie gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona sono le prime navi del Mar Mediterraneo a zero emissioni in porto, grazie alle speciali batterie al litio che entrano in funzione durante la sosta in banchina. Sono dotate di diverse tipologie di cabine e suite, ristoranti, bar, area esterna con solarium e piscina, grande salone per intrattenersi la sera, palestra ed altri servizi che rendono la traversata molto piacevole. Livello di servizi molto simile è garantito anche dalle navi Cruise Sardegna e Cruise Europa.



Immagine
non disponibile

Accordo AdSP-Vigili del Fuoco

LIVORNO Un accordo quadro per consolidare i rapporti tra le parti e per potenziare il sistema di risposta formativa dei soccorsi nelle strutture portuali di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia: lo hanno firmato a Palazzo Rosciano l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. In particolare, le parti si impegnano a realizzare congiuntamente pacchetti formativi per la professionalizzazione, qualificazione e aggiornamento dei lavoratori del comparto marittimo, portuale e logistico. Nell'ambito del Protocollo forMare Toscana, sottoscritto nel 2019 tra l'AdSP-MTS, la Regione Toscana, la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e la Direzione Marittima della Toscana, saranno inoltre sviluppate attività di progettazione e consulenza per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alle attività di simulazione nel settore antincendio. Su richiesta del corpo nazionale dei vigili del fuoco, l'AdSP renderà disponibili le proprie strutture formative e le aree destinate alle attività di addestramento (anche su programmazione annuale) per i corsi di formazione. Con riferimento al Porto di Piombino verranno messi a disposizione dei vigili del fuoco locali adeguati posti all'interno del Centro Integrato Servizi Portuali (C.I.S.P.). L'AdSP si impegna inoltre a destinare dei posti barca all'ormeggio delle unità navali del Corpo. Per il presidente dell'AdSP, Luciano Guerrieri, si tratta di una collaborazione di fondamentale importanza per i porti del Sistema: Con questo accordo non soltanto eleviamo la capacità di risposta del sistema formativo ai fabbisogni di professionalità e competenze legate all'economia del mare ma rafforziamo la collaborazione su una asset primario per tutti noi: quello della sicurezza in ambito portuale. Soddisfatto il comandante provinciale VVF Livorno, ingegner Ugo D'Anna che ha parlato di una importante sinergia all'insegna del rafforzamento della formazione in materia di sicurezza: È un progetto ambizioso che alza l'asticella dell'attenzione che mettiamo nello svolgimento delle operazioni quotidiane in ambito portuale ha detto. La formazione rimane uno strumento prioritario per chi viaggia in mare.



Livorno, marittimo precipita in mare da nave da crociera: trasportato in codice rosso all'ospedale

La dinamica dell' incidente non è chiara. I colleghi del marittimo saranno con ogni probabilità interrogati dall' autorità marittima

Livorno, marittimo precipita in mare da nave da crociera: trasportato in codice rosso all' ospedale 04 Marzo 2022 - Helvetius La dinamica dell' incidente non è chiara. I colleghi del marittimo saranno con ogni probabilità interrogati dall' autorità marittima **Livorno** - Grave incidente questa mattina attorno alle 6 nel porto **Livorno**, dove un lavoratore marittimo di una nave da crociera è precipitato, per cause ancora da accertare, in mare. I soccorritori sono riusciti a recuperarlo dopo circa 15 minuti. L' uomo, di nazionalità straniera, presentava sintomi di annegamento e di assideramento. È stato trasportato in codice rosso al pronto soccorso dell' ospedale. La dinamica dell' incidente non è chiara. I colleghi del marittimo saranno con ogni probabilità interrogati dall' autorità marittima.

Helvetius



The screenshot shows the top portion of a web article on the ShipMag website. At the top right, the word "Helvetius" is displayed. Below it is the "ShipMag" logo with the tagline "SHIPY MAGAZINE" underneath. To the left of the logo is a "MENU" button, and to the right is a search bar labeled "CERCA" with a magnifying glass icon. A horizontal navigation bar contains the following categories: "Crociera", "Cargo", "Cantieri&Difesa", "Yacht", "Porti", "Logistica", and "Green&Tech". Below this bar are two green buttons labeled "CROCIERE" and "LAVORO". The main headline of the article is "Livorno, marittimo precipita in mare da nave da crociera: trasportato in codice rosso all'ospedale". At the bottom left of the article preview, the date "04 MARZO 2022" and the source "Helvetius" are visible.

Shipping Italy

Livorno

Corsica Ferries congela il bando per gli slot dell' Elba

Il Consiglio di Stato accoglie l' appello della compagnia sulla vertenza riguardante lo status di 'vettore storico' e la relativa prelazione sulle rotte estive

Nuova giravolta giudiziaria: il Consiglio di Stato ha accolto l' appello di Forship (controllante di Corsica Ferries) contro la decisione del Tar che aveva respinto l' istanza di sospensione del provvedimento con cui a novembre fa l' Autorità di Sistema Portuale di Livorno e Piombino aveva dichiarato la compagnia delle navi gialle decaduta dalla qualifica di 'vettore storico', ascrivendole alcune irregolarità nella rendicontazione e nel versamento delle tariffe dovute all' ente, malgrado Corsica Ferries si fosse giustificata dicendosi vittima inconsapevole della condotta di un dipendente. La conseguenza più significativa è che anche la procedura per l' assegnazione degli slot estivi, cui Corsica Ferries avrebbe dovuto fino ad oggi prender parte senza beneficiare della sua posizione di 'vettore storico' (con la possibilità, cioè, di preservare le rotte operate l' anno scorso), è sospesa, anche se lo resterà per poco tempo. Il Consiglio di Stato ha infatti valutato che 'quanto al fumus boni iuris , ad un primo esame proprio della presente fase, che le esigenze cautelari rappresentate dall' appellante, avuto riguardo al principio di gradualità e di proporzionalità della misura, possono essere adeguatamente soddisfatte mediante la sollecita fissazione dell' udienza di merito'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

The screenshot shows the top part of the Shipping Italy website. At the top right, there is a search bar and a menu icon. Below that is the Shipping Italy logo, which consists of a stylized 'S' and the text 'SHIPPING ITALY.IT' with the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The main headline of the article is 'Corsica Ferries congela il bando per gli slot dell'Elba'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Il Consiglio di Stato accoglie l'appello della compagnia sulla vertenza riguardante lo status di "vettore storico" e la relativa prelazione sulle rotte estive'. The date and time are 'DI A.M. | 4 MARZO 2022'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and WhatsApp, along with a 'STAMPA' (Print) icon. At the bottom of the screenshot, there is a navigation bar with icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and WhatsApp.

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

Piombino Industrie Marittime si ricandida a demolire le navi Airone e Alcione della Marina

Emanato un bando europeo per una procedura ristretta accelerata, suddiviso in tre lotti e con importo a base di gara di 4,5 milioni di euro, che prevede la demolizione delle due navi in loco, ovvero ad Augusta

Per la demolizione delle navi Airone e Alcione della Marina Militare potrebbe essere arrivata la volta (della procedura) buona. L' iter, che si trascina da anni, vede da tempo come protagonisti all' incirca gli stessi attori: da un lato le due datate corvette, realizzate negli anni '50, in disarmo dal 1992 ad Augusta e dal 2002 radiate dalla flotta, dall' altro i soggetti che hanno partecipato alle diverse procedure per il loro smantellamento senza tuttavia riuscire mai finora a superare la fase della firma del relativo contratto. L' ultimo sviluppo della vicenda, arrivato in questi giorni, è l' emanazione di un bando europeo per una 'procedura ristretta accelerata', suddiviso in tre lotti e con importo a base di gara di 4,5 milioni di euro, che prevede la demolizione delle due navi in loco, ovvero ad Augusta. Il nuovo procedimento prende il via dopo che una analoga gara avviata lo scorso ottobre (identico l' importo e la suddivisione in lotti delle attività) si era conclusa con l' esclusione del (verosimilmente unico) offerente, una Rti che vedeva **Piombino** Industrie Marittime come mandataria. Motivo dell' esclusione - secondo quanto si apprende dal provvedimento, che porta la data dello scorso 12 febbraio - il fatto che il raggruppamento temporaneo di imprese non avesse 'in seno' alcuni requisiti tecnici, che intendeva invece acquisire in subappalto da soggetti terzi. La Marina, fanno sapere dalla stessa Pim (società in cui sono partner la genovese San Giorgio del Porto e la livornese F.lli Neri), avrebbe cioè preteso che la Rti includesse tra i suoi componenti una azienda in possesso in grado di effettuare la bonifica dall' amianto delle navi, impostazione che però sarebbe stata 'in contrasto con quanto previsto dal testo unico ambientale (D.Lgs. 152/06)'. La criticità è stata evidenziata allo stesso ente appaltante (che si presume l' abbia accolta come tale), il quale ha quindi provveduto a emanare una nuova procedura ristretta (in questo caso, anche 'accelerata') a condizioni economiche pari a quelle della 'edizione' precedente. Procedura alla quale Pim, ha confermato a SHIPPING ITALY la stessa società, intende partecipare. Se per la joint venture, come visto, questo sarebbe dunque il secondo tentativo di vedersi assegnare la demolizione delle Alcione e Airone, uno dei suoi due componenti - ovvero San Giorgio del Porto - se l' era invece addirittura già aggiudicata nel 2019. L' appalto, spiegano ancora da Pim, era però stato bloccato dalla Marina per via di un contenzioso con i precedenti demolitori, fino a portare alla decorrenza dei termini e alla necessità di dover ripetere la gara. La società genovese si era peraltro fatta avanti già nella prima procedura della Difesa per la demolizione delle due navi, risalente al 2017 (anche in quel caso rimanendone però poi esclusa), mentre un analogo tentativo del 2018 aveva visto



Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

invece come offerente una Ati che aveva come mandataria Comap e pure era andato a vuoto a seguito dell' esclusione della società catanese per la 'non rispondenza' ai requisiti del bando. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Logistica e investimenti, Garofalo alla Camera: «Ancona come Messina, sviluppo del porto in sintonia con la città»

ANCONA - «Il tema del rapporto del porto con la città sarà fondamentale. Ancona pretende di partecipare allo sviluppo dello scalo in coerenza con le esigenze dei cittadini. E questo rapporto con le istituzioni del territorio non deve mai essere trascurato. Ancona per alcune tematiche è simile a Messina dove, durante la mia presidenza all' Authority, sono state realizzate la banchina per le Autostrade del mare, il terminal crocieristico a Milazzo e sviluppato il porto antico». Vincenzo Garofalo nella mezz' ora di audizione alla commissione Trasporti della Camera, rispondendo anche alle domande dei deputati Gariglio (Pd), Patassini (Lega) e Grippa (M5S), ha gettato le basi del potenziale lavoro alla guida dell' **Autorità** di **sistema portuale** dell' Adriatico centrale. La commissione, presieduta da Raffaella Paita (Iv), ha rinviato il voto sulla proposta di nomina di Garofalo, ma il sì (dopo quello della commissione Trasporti al Senato) sembra quasi scontato anche alla luce degli apprezzamenti rivolti al presidente in pectore da parte della commissione. Le prospettive «Ha evidenziato la profondità del suo curriculum e un' esperienza specifica anche di realtà complesse» ha chiosato il commissario Patassini (Lega). Garofalo ha sottolineato l' importanza di affrontare «le questioni puntuali in ogni singolo porto ma ogni scalo è parte del **sistema** **Autorità**. Ogni porto ha le sue peculiarità e ognuno ha la necessita di avere una prospettiva a cui guardare. Bisogna evitare le sovrapposizioni - ha aggiunto - sviluppare le sinergie, ridurre i costi e puntare sull' efficientamento per essere competitivi rispetto ad altri sistemi europei». Una sfida da vincere anche facendo riferimento alla logistica e «all' influenza del tessuto economico che i porti del **sistema** Adriatico centrale hanno anche per Umbria, Molise e nord della Puglia. Tanto che i governatori di queste regioni hanno ragionato in un **sistema** di logistica adriatico anche rispetto all' orientamento dell' Unione europea di allungare il corridoio Baltico-Adriatico fino a Bari». E sul fronte infrastrutture Garofalo ha rimarcato come i prossimi investimenti siano «un' occasione da non perdere visti i minori interventi in passato per le opere di accessibilità per le Marche e l' Abruzzo». Prima di congedarsi, Garofalo ha inoltre elogiato il lavoro dell' attuale commissario Pettorino, ringraziato anche dalla Paita: «Ha svolto un lavoro complesso e incessante in tutte le direzioni». Ora non resta che attendere il voto e il decreto del ministro Giovannini per il passaggio di testimone per un presidente atteso da dicembre 2020. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ultimo miglio, l' Authority accelera

CIVITAVECCHIA - Andranno a gara ad aprile i lavori per il completamento dell'ultimo miglio ferroviario. È quanto annunciato nei giorni scorsi dal presidente dell' **Adsp** Pino Musolino, parlando di tutta una serie di opere che andranno a cambiare il volto dei porti del network. Quello dell' ultimo miglio è un intervento importante, finanziato con fondi europei, che permette una fluida e agevole connettività del lato terra del porto, in entrata e in uscita, diventando così un vero e proprio polo dei segmenti Ro-Ro e Ro-Pax. Chiusa la parte burocratica, con la gara che rimarrà aperta per circa tre mesi, Molo Vespucci conta di aprire il cantiere in estate. «Tra fondi del Pnrr, interventi di natura europea come il riconoscimento dello status di 'porto core' ed una serie di interventi significativi fuori dal Pnrr - ha spiegato Musolino - lavoriamo per far sì che su Civitavecchia, ad esempio, si cambi quasi completamente il volto e la proiezione del porto, in grado di ampliarsi sul lato merci, diversificando in modo significativo le sue vocazioni». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

VEREDÌ 04 Marzo 2022 - Aggiornato alle 12:21

Civonline.it

QUOTIDIANO TRASPORTO E LOGISTICA DEL CENTRO-SUD

AREE DI INTERESSE

ALLIANZE • AREA BRACCIANO • FORMERE • CIVITAVECCHIA • FUMEIO • TALLA E MOLINO • CASCIOLI • PORTICO DI LUSTRO • LITTA • PORTOFINO • REGGIO • ROMA • SANCAVALLEROLA • TARQUINIA • TALLA • TUSCANO • OSTIA

LOGIN

Adsp | 04/03/2022 - Covid oggi Italia, bollettino Protezione Civile e contagi

HOME > PORTO

PORTO PUBBLICATO IL 4 MARZO 2022 ALLE 09:58

Ultimo miglio, l'Authority accelera

INVIATA STAMPA

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il Posto di Ispezione frontaliere è stato designato dal Ministero come punto di uscita per l'esportazione di bovini

Export di animali vivi, parte il nuovo traffico

Il presidente dell'Adsp Musolino: «Ancora una volta pronti a rispondere alle esigenze del mercato»

Il Ministero della Salute ha designato il Posto di Ispezione Frontaliere (ora PCF) del porto di Civitavecchia come punto di uscita per l'esportazione di animali vivi della specie bovina. Lo scalo locale è l'unico in Italia ad avere le necessarie autorizzazioni. Il nuovo traffico è partito mercoledì, con la Cruise Splendid che ha imbarcato i primi 100 bovini per la Tunisia. Il decreto del Direttore Generale della Sanità animale e dei farmaci veterinari del Ministero ha fatto seguito alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa tra Ministero della Salute, Asl Rm4 e Autorità di sistema portuale; documento che ha previsto accordi preliminari con una struttura di Manziana per la sosta ed il ricovero di emergenza degli animali. «Sono molto soddisfatto che questa nuova tipologia di traffico, finora dirottato verso altri porti europei - sottolinea il presidente Pino Musolino - possa ora partire, dall'Italia, qui da Civitavecchia, offrendo un servizio ai numerosi allevatori della zona e di tutto il centro Italia. Ancora una volta il porto di Civitavecchia ha dimostrato di essere pronto a rispondere alle esigenze del mercato, fornendo servizi adeguati e professionali anche per una tipologia di traffico così particolare che comporta l'adeguamento e l'osservazione di una serie di prescrizioni al fine di tutelare l'esportazione di animali vivi». «Siamo contenti aggiungono dalla Asl Rm4 di poter supportare l'Authority nell'attivazione di una nuova linea di attività che contemperi attività a valenza commerciale con l'opportunità di ridurre i tempi di trasporto, a tutela del benessere animale. Attraverso questo accordo riusciremo a vigilare sullo stato di salute degli animali nel trasporto e negli scambi ed in caso di difficoltà sapremo intervenire a loro tutela». A seguire le operazioni l'agenzia Asc. «Una grande opportunità per il porto spiega Oreste Spadoni -e questo grazie allo sforzo enorme che è stato fatto dall'Authority, che ha portato all'attenzione del Ministero le necessità e la volontà del mercato. A questo si aggiunge il lavoro di squadra di tutti i soggetti coinvolti, dalle autorità veterinarie e sanitarie, alle Dogane e a tutti coloro che hanno contribuito a colmare un vuoto, con Civitavecchia unico porto a svolgere questo servizio per l'Italia. Ci aspettiamo numeri importanti». La Splendid partirà ogni mercoledì per il nord Africa. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

crociere Le grandi compagnie scommettono forte su Civitavecchia posizionando le proprie navi

Una stagione nel segno della ripresa

Ad aprile addio alle escursioni protette: niente "bolla" ma itinerari liberi

Prove generali di ripresa a Civitavecchia, porto dove le grandi compagnie da crociera continuano a scommettere forte. Msc prima, Costa oggi hanno ribadito la volontà di posizionare le loro navi nel cuore del Mediterraneo, per una stagione che si conferma importante, dopo il periodo segnato dalla pandemia. Costa Crociere, lo ha confermato alla presentazione di Costa Toscana - nave green di ultima generazione - garantirà ben 106 scali su Civitavecchia in questa stagione, il doppio rispetto allo scorso anno. «Civitavecchia avrà ancora una volta un ruolo di primo piano - ha commentato il direttore generale della Compagnia Mario Zanetti - con le tre navi più innovative, ossia Toscana, Firenze e Smeralda, che torneranno a fare scalo regolarmente in questo porto, generando valore e lavoro sul territorio». Inoltre la Compagnia è decisa a dire addio alle escursioni protette. La conferma è arrivata dal svp & chief commercial officer Roberto Alberti. «Anche le escursioni in bolla le lasceremo all'era Covid e ora guardiamo al futuro. In queste ore - ha spiegato Alberti - stiamo lavorando con le autorità per alleggerire i protocolli a partire dal primo aprile. Questo per noi rimane un obiettivo molto chiaro e concreto, ma c'è anche una risposta positiva da parte delle autorità governative che stanno rimuovendo una serie di restrizioni». I crocieristi potranno quindi finalmente scendere dalla nave senza dover necessariamente prendere parte ad escursioni predefinite, visitando liberamente la città e potendo tornare anche ad acquistare sul territorio, senza limitazioni. Dopo un 2021 comunque determinante per Civitavecchia, che si è confermato porto leader a livello mondiale per le crociere, movimentando 519mila passeggeri, il doppio di Barcellona e molti di più rispetto a Miami, il 2022 sarà l'anno della ripartenza, con Civitavecchia decisa a giocare un ruolo da protagonista. «Siamo stati il vero porto della ripartenza - ha sottolineato il presidente dell'Adsp Pino Musolino - siamo riusciti qui a costruire buone pratiche, procedure, collaborazione tra pubblico e privato, per far ripartire il settore colpito duramente dalla pandemia, e oggi raccogliamo i frutti». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Primo Magazine

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Civitavecchia per l' export di animali vivi

4 marzo 2022 - Il Ministero della Salute ha designato il Posto di Ispezione Frontaliero (ora PCF) del **porto** di **Civitavecchia** come punto di uscita per l' esportazione di animali vivi della specie bovina. Ieri è stato così possibile avviare il nuovo traffico, per il quale lo scalo locale è l' unico in Italia ad avere le necessarie autorizzazioni. La Cruise Splendid ha imbarcato i primi 100 bovini per la Tunisia. Il decreto del Direttore Generale della Sanità animale e dei farmaci veterinari del Ministero ha fatto seguito alla sottoscrizione del Protocollo di Intesa tra Ministero della Salute, la Asl Roma 4 e l' Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Il protocollo d' intesa ha previsto accordi preliminari con una struttura di Manziana per la sosta ed il ricovero di emergenza degli animali. "Sono molto soddisfatto che questa nuova tipologia di traffico - sottolinea il Presidente Pino Musolino - finora dirottato verso altri porti europei, possa ora partire, dall' Italia, qui da **Civitavecchia**, offrendo un servizio ai numerosi allevatori della zona e di tutto il centro Italia". "Ancora una volta il **porto** di **Civitavecchia** - ha concluso il Presidente dell' AdSP - ha dimostrato di essere pronto a rispondere alle esigenze del mercato, fornendo servizi adeguati e professionali anche per una tipologia di traffico così particolare che comporta l' adeguamento e l' osservazione di una serie di prescrizioni al fine di tutelare l' esportazione di animali vivi".



Il Nautilus

Bari

XXII CAMPIONATO INVERNALE VELA D' ALTURA 'CITTÀ DI BARI'

Domenica 6 marzo la quarta giornata di prove a cura della LNI Bari. Il 12 marzo il micro-evento dedicato a 'Elettronica, strumentazione e sicurezza in regata ed in navigazione' nei saloni della LNI Bari in collaborazione con Grimaldi Officine

BARI - Tocca alla Lega Navale Italiana - sezione **Bari** (LNI **Bari**) organizzare la quarta giornata del XXII Campionato invernale Vela d' Altura 'Città di **Bari**', valido anche per la selezione al Campionato Vela d' Altura dell' VIII zona FIV - Coppa dei Campioni 2022. La regata è in programma per domenica 6 marzo. Si tratta di una prova importante dopo le cinque prove con uno scarto che hanno dato vita alla classifica provvisoria attuale. Da queste ultime due giornate in calendario, infatti, potrebbero arrivare delle sorprese per armatori ed equipaggi. Ed è per questo che nessuno lascia niente al caso. Le venticinque imbarcazioni iscritte sono pronte a scendere in acqua domenica prossima. La regata sarà nuovamente una costiera tra **Bari** e S.Spirito che riproporrà le stesse caratteristiche della scorsa giornata. La partenza è prevista per le 10.30 sul lungomare Nord di **Bari**, il percorso sarà un triangolo con partenza tra il porto commerciale e la Fiera del Levante e le due boe da girare al largo di Santo Spirito da ripetere due volte per un totale di circa 15 miglia marine. Anche questa volta le condizioni meteo giocheranno un ruolo importante per l' esito della regata. Sebbene questo week end il vento non dovrebbe mancare, la variabilità dovuta a maltempo, pioggia e onde sicuramente renderanno impegnativa la prova per tutti gli equipaggi. Andando a sbirciare la classifica temporanea del Campionato dopo cinque prove e uno scarto, invece, alla guida della classe Crociera Regata troviamo 'Anda Ya' seguita da 'Obelix' e da 'Morgan V'. Tra i Gran Crociera invece ci sono 'Shamir' al primo posto seguita da 'Furia' e da 'Morgana'. Tra i Miniatura, infine, la classifica generale provvisoria è guidata da 'Folle Volo Pegasus' di Antonio Pastore con Josef Pastore al timone con alle spalle 'Extravagance' e 'Yellow Bee'. Sempre tra i Miniatura nella classifica monotipi Surprise troviamo al primo posto 'Zagor' di Alberto Lorusso con Tatone Costantino al timone al secondo 'Gamberetto' e al terzo posto 'Manola' di Seclì, Ciccarella Lambo con Roberto Lambo al timone. Sabato 12 marzo, dalle 17 alle 19, è invece già in programma il secondo dei micro-eventi tecnici organizzati dai Circoli nautici in collaborazione con gli sponsor. A cura di Grimaldi Officine, dedicato al tema 'Elettronica, strumentazione e sicurezza in regata ed in navigazione' l' appuntamento sarà ospitato dalla Lega Navale Italiana - Sezione di **Bari** al Molo Pizzoli. Si parlerà di come sfruttare tutte le funzionalità ed opportunità offerte dalla strumentazione di bordo per fare la differenza in regata, prevenire i rischi e gestire la navigazione in totale sicurezza. Un incontro per conoscere più a fondo la strumentazione di bordo e come sfruttarla al meglio sia per gestire una regata, sia per pianificare



Il Nautilus

Bari

la navigazione. Nello specifico si parlerà delle opzioni di regata del software Raymarine: dall' inserimento delle polari alla gestione del percorso alla VMG (Velocity Made Good - Importantissimo parametro in regata, indicatore della velocità di avvicinamento alla boa). E ancora, tecniche e funzioni per la navigazione in sicurezza: utilizzo della strumentazione, ancoraggio, radar, AIS, funzione dock to dock, termocamere e realtà aumentata; strumentazione di bordo: cosa comporta fare un upgrade e quando ha senso aggiornarla. L' evento è aperto a tutti. Il Campionato è organizzato da Circolo Canottieri Sporting Club Barion, Circolo della Vela **Bari**, Lega Navale Italiana **Bari**, Circolo Nautico Il Maestrale, Circolo Nautico **Bari** e Cus **Bari**, con il patrocinio del Comune di **Bari** - assessorato allo Sport e della Federazione Italiana Vela, e con l' importante supporto di Italia Yachts, Cantine Lizzano, Meetingroom **Bari**, MEDICOM Srl, Promodiemme e Intempra, la collaborazione di sponsor tecnici come Grimaldi Officine, Nautica Dream, Nautica Ranieri e Obiettivo Mare e la mediapartnership di Sportale.

Puglia Live

Bari

Bari - UCRAINA: COLDIRETTI PUGLIA, CON PORTI VUOTI SCORTE MAIS E SOIA AI MINIMI TERMINI PER ALIMENTARE GLI ANIMALI

UCRAINA: COLDIRETTI PUGLIA, CON PORTI VUOTI SCORTE MAIS E SOIA AI MINIMI TERMINI PER ALIMENTARE GLI ANIMALI; + 17% PREZZI DA INIZIO GUERRA. Mentre il porto di Bari è drammaticamente vuoto perché non arrivano navi da Russia e Ucraina con mai e soia, al porto di Napoli, dopo il blocco di due navi provenienti dalla Moldavia il prezzo del mais è schizzato a 37,5/38,5, quotazioni che hanno fatto saltare i contratti sottoscritti prima della guerra. Il prezzo del mais è balzato del 17% in una settimana dall'inizio della guerra in Ucraina ma ad aumentare del 6% anche quello della soia destinati all'alimentazione degli animali negli allevamenti, ma a preoccupare è la chiusura dei porti sul Mar Nero che impediscono le spedizioni e creano carenza sul mercato mondiale dove Russia e Ucraina insieme rappresentano il 19% di export del mais. E' quanto emerge dall'analisi della Coldiretti Puglia, sulla base delle quotazioni alla borsa merci di Chicago, punto di riferimento mondiale del commercio dei prodotti agricoli. Il contratto future più attivo sul grano ha chiuso a 11,91-1/4 dollari per bushel (27,2 chili) ai massimi da marzo 2008 mentre il mais a 7,6 dollari per bushel al top da 10 anni e la soia a 16,78 dollari per bushel. Mentre il porto di Bari è drammaticamente vuoto perché non arrivano navi da Russia e Ucraina con mai e soia, al porto di Napoli, dopo il blocco di due navi provenienti dalla Moldavia, il prezzo del mais è schizzato a 37,5/38,5, quotazioni che hanno fatto saltare i contratti sottoscritti prima della guerra, quello dell'orzo granella a 35,0/36,00 e della farina di soia a 62/64 + iva 10%. Il blocco dell'arrivo di materie prime per l'alimentazione degli animali della stalla denuncia Coldiretti Puglia sta mettendo a dura prova gli allevamenti, perché le scorte si sono ridotte ai minimi termini e sono vendute a prezzi stellari, mettendo in ginocchio gli allevatori pugliesi che devono affrontare aumenti vertiginosi dei costi per l'alimentazione del bestiame (+40%) e dell'energia (+70%) a fronte di compensi fermi su valori insostenibili. Il costo medio di produzione del latte, fra energia e spese fisse, sottolinea Coldiretti Puglia ha raggiunto i 46 centesimi al litro secondo l'ultima indagine Ismea, un costo molto superiore rispetto al prezzo riconosciuto agli allevatori. All'aumento dei costi di produzione non corrisponde la giusta remunerazione del latte alla stalla, quando per poter pagare un caffè al bar gli allevatori pugliesi devono mungere tre litri di latte pagati solo qualche decina di centesimi alla stalla, ben al di sotto dei costi di produzione in forte aumento per i rincari di mangimi ed energia. E' quanto afferma la Coldiretti Puglia, per cui è urgente che l'assessore regionale all'Agricoltura, Donato Pentassuglia, attivi tra l'altro l'accordo regionale firmato da allevatori e trasformatori e rimasto inapplicato per la mancanza di contratti che definiscano la trasparenza dei prezzi all'interno della filiera, dopo che con il via libera al decreto sulle pratiche sleali è stato



Puglialive

Home | Archivio | Appuntamenti | Rubriche | Video | Recensioni | Collaboratori | Link | Contatti

Realizzazione di Bari | Cerca nel sito | Data | Ok

Bari - UCRAINA: COLDIRETTI PUGLIA, CON PORTI VUOTI SCORTE MAIS E SOIA AI MINIMI TERMINI PER ALIMENTARE GLI ANIMALI

04/03/2022

UCRAINA: COLDIRETTI PUGLIA, CON PORTI VUOTI SCORTE MAIS E SOIA AI MINIMI TERMINI PER ALIMENTARE GLI ANIMALI; + 17% PREZZI DA INIZIO GUERRA. Mentre il porto di Bari è drammaticamente vuoto perché non arrivano navi da Russia e Ucraina con mai e soia, al porto di Napoli, dopo il blocco di due navi provenienti dalla Moldavia il prezzo del mais è schizzato a 37,5/38,5, quotazioni che hanno fatto saltare i contratti sottoscritti prima della guerra.

Il prezzo del mais è balzato del 17% in una settimana dall'inizio della guerra in Ucraina ma ad aumentare del 6% anche quello della soia destinati all'alimentazione degli animali negli allevamenti, ma a preoccupare è la chiusura dei porti sul Mar Nero che impediscono le spedizioni e creano carenza sul mercato mondiale dove Russia e Ucraina insieme rappresentano il 19% di export del mais. E' quanto emerge dall'analisi della Coldiretti Puglia, sulla base delle quotazioni alla borsa merci di Chicago, punto di riferimento mondiale del commercio dei prodotti agricoli. Il contratto future più attivo sul grano ha chiuso a 11,91-1/4 dollari per bushel (27,2 chili) ai massimi da marzo 2008 mentre il mais a 7,6 dollari per bushel al top da 10 anni e la soia a 16,78 dollari per bushel.

Mentre il porto di Bari è drammaticamente vuoto perché non arrivano navi da Russia e Ucraina con mai e soia, al porto di Napoli, dopo il blocco di due navi provenienti dalla Moldavia, il prezzo del mais è schizzato a 37,5/38,5, quotazioni che hanno fatto saltare i contratti sottoscritti prima della guerra, quello dell'orzo granella a 35,0/36,00 e della farina di soia a 62/64 + iva 10%.

Il blocco dell'arrivo di materie prime per l'alimentazione degli animali della stalla - denuncia Coldiretti Puglia - sta mettendo a dura prova gli allevamenti, perché la scorte si sono ridotte ai minimi termini e sono vendute a prezzi stellari, mettendo in ginocchio gli allevatori pugliesi che devono affrontare aumenti vertiginosi dei costi per l'alimentazione del bestiame (+40%) e dell'energia (+70%) a fronte di compensi fermi su valori insostenibili. Il costo medio di produzione del latte, fra energia e spese fisse, sottolinea Coldiretti Puglia - ha raggiunto i 46 centesimi al litro secondo l'ultima indagine Ismea, un costo molto superiore rispetto al prezzo riconosciuto agli allevatori.

All'aumento dei costi di produzione non corrisponde la giusta remunerazione del latte alla stalla, quando per poter pagare un caffè al bar gli allevatori pugliesi devono mungere tre litri di latte pagati solo qualche decina di centesimi alla stalla, ben al di sotto dei costi di produzione in forte aumento per i rincari di mangimi ed energia. E' quanto afferma la Coldiretti Puglia, per cui è urgente che l'assessore regionale all'Agricoltura, Donato Pentassuglia, attivi tra l'altro l'accordo regionale firmato da allevatori e trasformatori e rimasto inapplicato per la mancanza di contratti che definiscano la trasparenza dei prezzi all'interno della filiera, dopo che con il via libera al decreto sulle pratiche sleali è stato indubbio il CDPF quale autorità nazionale di controllo per l'accertamento delle violazioni delle pratiche commerciali sleali e per la vigilanza sull'applicazione dell'articolo 92 con l'imposizione delle relative sanzioni.

Con l'arrivo della lex force contro le pratiche sleali dopo la pubblicazione del decreto legislativo in Gazzetta ufficiale, la Coldiretti auspica l'adozione di misure sul territorio per la denuncia, con particolare riferimento alla vigilanza legata al mancato riconoscimento dei costi di produzione, presenza del decreto legislativo in attuazione della Direttiva UE sulle pratiche commerciali sleali, fortemente voluto dalla Coldiretti.

Abbiamo chiesto all'assessore regionale all'Agricoltura la convocazione urgente del tavolo regionale del latte con la partecipazione delle aziende della Grande Distribuzione Organizzata per salvare la Filiera Puglia che in 1 solo anno ha perso già 120 stalle per la crisi dei prezzi e i costi di gestione più che raddoppiati, denuncia Saverio Maraglia, presidente di Coldiretti Puglia.

Puglia Live

Bari

individuato l'ICQRF quale autorità nazionale di contrasto per l'accertamento delle violazioni delle pratiche commerciali sleali e per la vigilanza sull'applicazione dell'articolo 62 con l'irrogazione delle relative sanzioni. Con l'avvio della task force contro le pratiche sleali dopo la pubblicazione del decreto legislativo in Gazzetta ufficiale, la Coldiretti sta raccogliendo gli elementi sul territorio per le denunce, con particolare riferimento alla violazione legata al mancato riconoscimento dei costi di produzione, prevista del decreto legislativo in attuazione della Direttiva UE sulle pratiche commerciali sleali, fortemente voluto dalla Coldiretti. Abbiamo chiesto all'assessore regionale all'Agricoltura la convocazione urgente del tavolo regionale del latte con la partecipazione delle catene della Grande Distribuzione Organizzata per salvare la Fattoria Puglia che in 1 solo anno ha perso già 120 stalle per la crisi dei prezzi e i costi di gestione più che raddoppiati, denuncia Savino Muraglia, presidente di Coldiretti Puglia. Dai campi alle stalle si sono impennati i costi di produzione per effetto dei rincari delle materie prime che hanno fatto quasi raddoppiare la spesa per le semine, con l'emergenza Covid che ha innescato un cortocircuito sul fronte delle materie prime con rincari insostenibili insiste Coldiretti Puglia - per l'alimentazione degli animali nelle stalle dove è necessario adeguare i compensi riconosciuti agli allevatori per il latte e la carne. Infatti le quotazioni dei principali elementi della dieta degli animali, dal mais alla soia, sono schizzati su massimi che non si vedevano da anni con il rischio di perdere capacità produttiva in una regione già fortemente deficitaria per i prodotti zootecnici. Il prezzo del latte alla stalla in Puglia deve necessariamente essere al di sopra dei costi di produzione, quando nella forbice tra produzione e consumo ci sono margini da recuperare per garantire un prezzo giusto e onesto che tenga conto dei costi degli allevatori e la necessaria qualità da assicurare ai consumatori, ribadisce il direttore di Coldiretti Puglia, Pietro Piccioni. Serve responsabilità con un patto etico di filiera che garantisca una adeguata remunerazione dei prodotti agricoli e punti a privilegiare sugli scaffali il Made in Italy a tutela dell'economia, dell'occupazione e del territorio insiste Coldiretti Puglia - con il coinvolgimento delle differenti catene della Grande Distribuzione Organizzata. L'effetto drammatico è stato la chiusura di oltre 120 stalle in Puglia in 1 anno con le imprese di allevamento da latte allo stremo, per cui Coldiretti Puglia chiede un'assunzione di responsabilità della filiera tra allevatori, industrie e distribuzione per salvare il latte e le stalle pugliese perché non c'è più tempo. In 7 anni dal 2014 ad oggi - hanno già chiuso in Puglia 440 stalle, è il grido dall'arme lanciato da Coldiretti Puglia, con gli allevatori ormai costretti inesorabilmente a chiudere i battenti e a vendere gli animali. Con 3 DOP (canestrato pugliese, mozzarella di Gioia del Colle e mozzarella di bufala) e 17 formaggi riconosciuti tradizionali dal MIPAAF (burrata, cacio, caciocavallo, caciocavallo podolico dauno, caciocotta, caciocotta caprino orsarese, caprino, giuncata, manteca, mozzarella o fior di latte, pallone di Gravina, pecorino, pecorino di Maglie, pecorino foggiano, scamorza, scamorza di pecora, vaccino) aggiunge Coldiretti Puglia il settore lattierocaseario garantisce primati a livello nazionale e Sigilli della biodiversità dal valore indiscutibile. Quando una stalla chiude si perde un

Puglia Live

Bari

intero sistema fatto di animali, di prati per il foraggio, di formaggi tipici e soprattutto di persone impegnate a combattere conclude Coldiretti Puglia - spesso da intere generazioni, lo spopolamento e il degrado.

Brindisi Report

Brindisi

A Brindisi il master "Port City School - per il governo delle città porto"

Il percorso didattico ha l'obiettivo di formare nuove figure professionali in grado di gestire le autorità portuali e gli enti locali ad esse connessi

BRINDISI - Scadrà il prossimo 15 marzo il termine ultimo entro il quale sarà possibile iscriversi al master di II livello "Port City School - per il governo delle città porto". Il master, di durata annuale, prenderà avvio in primavera, con un programma di lezioni che si terranno prevalentemente nella sede di Brindisi dell'**Autorità di sistema** del mare Adriatico meridionale (Adspmam) e in altre strutture del territorio, e che prevederanno la modalità online. Il percorso didattico ha l'obiettivo di formare nuove figure professionali in grado di gestire le **autorità** portuali e gli enti locali ad esse connessi, nell'ottica dei nuovi modelli di sviluppo che stanno rivoluzionando il mondo dei porti, sempre più indirizzati verso una crescita eco-sostenibile e un rafforzamento del legame con la città e con il suo tessuto connettivo sociale. Per la sua qualità e per gli obiettivi specifici, il master è stato selezionato per essere inserito nel catalogo formativo allegato al protocollo d'intesa stipulato lo scorso 14 febbraio tra il ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Università degli studi di Bari Aldo Moro, nell'ambito dell'iniziativa "Pa 110 e lode". In funzione di tale documento, al personale della pubblica amministrazione saranno riservati posti con una riduzione del 50 per cento della quota di iscrizione che pertanto sarà di 1.000 euro + 54 euro (contributo partecipazione ammissione) + 4,13 euro (contributo assicurativo) + 16 euro (imposta di bollo). Per gli altri interessati, invece, la quota di iscrizione è di 2.000 euro oltre ai contributi già richiamati. Le iscrizioni, come detto, scadranno il prossimo 15 marzo 2022. Il master persegue due obiettivi principali: il primo è garantire una formazione mirata e di eccellenza intesa come driver strategico per la competitività del **sistema portuale** pugliese e dei sistemi territoriali che vi fanno riferimento; il secondo è indagare gli spazi di relazione tra la città e il porto e il loro ruolo cruciale nello sviluppo urbano. A questo si aggiunge il carattere di best practice del master e il suo configurarsi come modello di riferimento anche per altri sistemi portuali. Il progetto didattico, promosso nell'ambito delle iniziative del Consorzio Sum City School presieduto da Gianfranco Dioguardi, è il risultato di un'alleanza virtuosa tra istituzioni, enti e soggetti privati come le Università degli Studi di Bari e Ca' Foscari di Venezia, Anci nazionale, la Fondazione Gianfranco Dioguardi e le **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale e settentrionale. Il master rappresenta un'iniziativa che individua come focus la formazione d'eccellenza di quanti, amministratori pubblici o giovani laureati o professionisti e imprenditori, sono interessati e vogliono contribuire al governo complesso delle realtà urbane dove insistono le strutture portuali. Il modello della Port City School, ideato da Antonio Trampus dell'



Brindisi Report

Brindisi

Università Ca' Foscari di Venezia e da Gianfranco Dioguardi della Fondazione Dioguardi, propone una formazione avanzata che mira a integrare le competenze manageriali e organizzative tradizionali con un approccio innovativo di pianificazione, programmazione e gestione dell' ambito **portuale** orientato all' istituzione di un dialogo costante con la città e l' ambiente che lo ospita. La sede del master è la città-porto di Brindisi, promossa fortemente dal presidente dell' Adspmam, Ugo Patroni Griffi, per la sua importante centralità nel mare Mediterraneo, per gli intensi rapporti di collaborazione con antiche città porto italiane e Venezia in particolare, e per l' attuale determinante fase di transizione in cui si trova. Il master è diretto da Giovanni Lagioia e si avvale del coordinamento di Letizia Carrera, Francesco Maggiore, Cristina Melchiorri, Federico Pirro, Silvia Sivo, Antonio Trampus. Le lezioni sono tenute da docenti provenienti dal mondo delle istituzioni, delle accademie, professionisti ed esperti di livello nazionale e internazionale. I contenuti didattici del programma sono suddivisi in tre principali ambiti disciplinari, dedicati rispettivamente all' aggiornamento delle competenze istituzionali, giuridiche economiche, logistiche, organizzative e operative della macchina **portuale**; all' approfondimento delle conoscenze nella pianificazione e progettazione urbana e territoriale; all' introduzione della consapevolezza in termini di politiche sociali, di cultura urbana e di storia che caratterizzano, in modo specifico, l' interfaccia tra città e porto e il **sistema** territoriale porto-città. Per maggiori informazioni visitare la pagina dedicata sul sito www.uniba.it o scrivere all' indirizzo e-mail: master@uniba.it per le questioni amministrative oppure a giovanni.lagioia@uniba.it o letizia.carrera@uniba.it per ogni altro aspetto.

Brindisi Report

Brindisi

Ritorno alla normalità per Pneumologia del Perrino: "Voltare pagina e dare risposte agli utenti"

Da lunedì prossimo al settimo piano dell'ospedale Perrino riaprirà anche l'ambulatorio dedicato ad una categoria di pazienti particolarmente fragile: gli ammalati di patologie neuromuscolari (Sla, ad esempio) con complicazioni respiratorie

BRINDISI - In tempi di Covid i reparti ospedalieri di Pneumologia sono stati fra quelli schierati in prima linea. Adesso che la pandemia sembra allentare la stretta, parte proprio da Pneumologia l'appello della Asl di Brindisi per un ritorno alla normalità. Questo il leit-motiv degli interventi che hanno aperto ieri Brindisi Pneumologica, la tre giorni organizzata dalla Asl di Brindisi nell'**Autorità portuale**, fino a sabato 5 marzo. "È importante che si torni a parlare di Pneumologia - ha detto il direttore generale Asl, Flavio Roseto - anche per patologie non strettamente legate al Covid. Dobbiamo voltare pagina e dare risposte a tutti gli utenti. Bisogna recuperare il tempo perso, abbattere le liste di attesa e offrire servizi completi sia in ospedale sia sul territorio". "Sono stati due anni difficili - ha aggiunto Eugenio Sabato, direttore dell' Unità operativa di Pneumologia - e dal 13 marzo 2020, a parte una parentesi estiva, ci siamo occupati quasi solo di Covid. Con questo convegno intendiamo riaprirci simbolicamente alla cittadinanza: dalla settimana prossima riapriremo in concreto anche gli ambulatori". Da maggio 2020 all' ospedale Perrino è aperto un ambulatorio post Covid, per seguire i pazienti guariti ma con complicazioni persistenti. Sino al dicembre 2021 sono stati 138 i pazienti presi in carico, con età media di 59 anni. Di tutti costoro, il 42 per cento presenta ancora difficoltà respiratorie ed ha quindi bisogno di proseguire con cure specifiche, anche ambulatoriali. Da lunedì prossimo al settimo piano dell' ospedale Perrino riaprirà anche l' ambulatorio dedicato ad una categoria di pazienti particolarmente fragile: gli ammalati di patologie neuromuscolari (Sla, ad esempio) con complicazioni respiratorie. L' ambulatorio aveva aperto dal gennaio 2018 per poi chiudere in seguito al Covid. L' obiettivo è il ritorno alla erogazione di assistenza con periodicità regolare, senza di cui la stessa vita di questi soggetti è messa seriamente a rischio. "Dobbiamo recuperare - ha ribadito il direttore sanitario della Asl, Vito Campanile - perché il Covid ha di fatto lasciato indietro le altre patologie. E dobbiamo pensare anche al post Covid: cioè alla cura dei pazienti usciti dalla fase acuta. L' assistenza territoriale va potenziata". "La Pneumologia di Brindisi - ha dichiarato poi il presidente dell' Associazione italiana pneumologi ospedalieri, Mauro Carone - non è stata seconda a nessun' altra. Adesso è il momento giusto per ricominciare a respirare aria scientifica, grazie anche ad iniziative come questa".



Il Nautilus

Brindisi

Brindisi: iscrizioni aperte fino al 15 marzo 2022 per il Master di II livello 'Port City School'

Obiettivo, formare nuove competenze al servizio della gestione delle Autorità portuali e degli Enti locali.

Scadrà il prossimo 15 marzo il termine ultimo entro il quale sarà possibile iscriversi al Master di II livello 'Port City School- per il governo delle Città Porto'. Il Master, di durata annuale, prenderà avvio in primavera, con un programma di lezioni che si terranno prevalentemente nella sede di Brindisi dell' Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) e in altre strutture del territorio, e che prevederanno la modalità online. Il percorso didattico ha l' obiettivo di formare nuove figure professionali in grado di gestire le Autorità portuali e gli Enti locali ad esse connessi, nell' ottica dei nuovi modelli di sviluppo che stanno rivoluzionando il mondo dei porti, sempre più indirizzati verso una crescita eco-sostenibile e un rafforzamento del legame con la città e con il suo tessuto connettivo sociale. Per la sua qualità e per gli obiettivi specifici, il Master è stato selezionato per essere inserito nel catalogo formativo allegato al Protocollo d' intesa stipulato lo scorso 14 febbraio tra il Ministro per la Pubblica Amministrazione e l' Università degli Studi di Bari Aldo Moro, nell' ambito dell' iniziativa 'PA 110 e lode'. In funzione di tale documento, al personale della Pubblica Amministrazione saranno riservati posti con una riduzione del 50% della quota di iscrizione che pertanto sarà di 1.000,00 + 54,00 (contributo partecipazione ammissione) + 4,13 (contributo assicurativo) + 16,00 (imposta di bollo). Per gli altri interessati, invece, la quota di iscrizione è di 2.000,00 oltre ai contributi già richiamati. Le iscrizioni, come detto, scadranno il prossimo 15 marzo 2022. Il Master persegue due obiettivi principali: il primo è garantire una formazione mirata e di eccellenza intesa come driver strategico per la competitività del sistema portuale pugliese e dei sistemi territoriali che vi fanno riferimento; il secondo è indagare gli spazi di relazione tra la città e il porto e il loro ruolo cruciale nello sviluppo urbano. A questo si aggiunge il carattere di best practice del Master e il suo configurarsi come modello di riferimento anche per altri sistemi portuali. Il progetto didattico, promosso nell' ambito delle iniziative del Consorzio SUM City School presieduto da Gianfranco Dioguardi, è il risultato di un' alleanza virtuosa tra istituzioni, enti e soggetti privati come le Università degli Studi di Bari e Ca' Foscari di **Venezia**, ANCI nazionale, la Fondazione Gianfranco Dioguardi e le Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Settentrionale. Il Master rappresenta un' iniziativa che individua come focus la formazione d' eccellenza di quanti, amministratori pubblici o giovani laureati o professionisti e imprenditori, sono interessati e vogliono contribuire al governo complesso delle realtà urbane dove insistono le strutture portuali. Il modello della Port City School, ideato da Antonio Trampus dell' Università Ca' Foscari di **Venezia** e da Gianfranco Dioguardi della Fondazione Dioguardi,



Il Nautilus

Brindisi

propone una formazione avanzata che mira a integrare le competenze manageriali e organizzative tradizionali con un approccio innovativo di pianificazione, programmazione e gestione dell' ambito portuale orientato all' istituzione di un dialogo costante con la città e l' ambiente che lo ospita. La sede del Master è la città-porto di Brindisi, promossa fortemente dal presidente dell' AdSP MAM, Ugo Patroni Griffi, per la sua importante centralità nel mare Mediterraneo, per gli intensi rapporti di collaborazione con antiche città porto italiane e **Venezia** in particolare, e per l' attuale determinante fase di transizione in cui si trova. Il Master è diretto da Giovanni Lagioia e si avvale del coordinamento di Letizia Carrera, Francesco Maggiore, Cristina Melchiorri, Federico Pirro, Silvia Sivo, Antonio Trampus. Le lezioni sono tenute da docenti provenienti dal mondo delle istituzioni, delle accademie, professionisti ed esperti di livello nazionale e internazionale. I contenuti didattici del programma sono suddivisi in tre principali ambiti disciplinari, dedicati rispettivamente all' aggiornamento delle competenze istituzionali, giuridiche economiche, logistiche, organizzative e operative della macchina portuale; all' approfondimento delle conoscenze nella pianificazione e progettazione urbana e territoriale; all' introduzione della consapevolezza in termini di politiche sociali, di cultura urbana e di storia che caratterizzano, in modo specifico, l' interfaccia tra città e porto e il sistema territoriale porto-città. Per maggiori informazioni visitare la pagina dedicata sul sito www.uniba.it o scrivere all' indirizzo e-mail: master@uniba.it per le questioni amministrative oppure a giovanni.lagioia@uniba.it o letizia.carrera@uniba.it per ogni altro aspetto.

Informazioni Marittime

Brindisi

Governare una città portuale, il master dell' autorità portuale di Brindisi

Con la partecipazione di Università degli Studi di Bari, Ca' Foscari, ANCI e Fondazione Gianfranco Dioguardi, è orientato ai dipendenti pubblici. Le iscrizioni scadono il 15 marzo

Scadrà il prossimo 15 marzo il termine ultimo entro il quale sarà possibile iscriversi al master di II livello "Port City School- per il governo delle Città Porto". Organizzato dalle università di Bari e Ca' Foscari di **Venezia**, di ANCI nazionale, della Fondazione Gianfranco Dioguardi e dalle autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e Settentrionale, il master dura un anno e prenderà avvio in primavera con un programma di lezioni che si terranno prevalentemente nella sede di Brindisi dell' Autorità di sistema del Mare Adriatico Meridionale, più altre strutture del territorio e lezioni online. Il percorso didattico ha l' obiettivo di formare nuove figure professionali in grado di gestire le autorità portuali e gli enti locali connessi, nell' ottica dei nuovi modelli di gestione basati sulla digitalizzazione e la decarbonizzazione. Gli obiettivi del percorso di studio sono due: garantire una formazione incentrata sulla competitività del sistema portuale pugliese e dei sistemi territoriali che vi fanno riferimento; indagare gli spazi di relazione tra la città e il porto e il loro ruolo cruciale nello sviluppo urbano. Tre ambiti disciplinari: aggiornamento delle competenze istituzionali, giuridiche economiche, logistiche, organizzative e operative della macchina portuale; approfondimento delle conoscenze nella pianificazione e progettazione urbana e territoriale; introduzione della consapevolezza in termini di politiche sociali, di cultura urbana e di storia che caratterizzano, in modo specifico, l' interfaccia tra città e porto e il sistema territoriale porto-città. Promosso nell' ambito delle iniziative del Consorzio SUM City School presieduto da Gianfranco Dioguardi, vede la partecipazione dell' Università degli Studi di Bari e Ca' Foscari di **Venezia**, di ANCI nazionale, della Fondazione Gianfranco Dioguardi e delle Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e Settentrionale. Il modello formativo è quello della Port City School, ideato da Antonio Trampus dell' Università Ca' Foscari di **Venezia** e da Gianfranco Dioguardi della Fondazione Dioguardi. Il master è diretto da Giovanni Lagioia e si avvale del coordinamento di Letizia Carrera, Francesco Maggiore, Cristina Melchiorri, Federico Pirro, Silvia Sivo, Antonio Trampus. Le lezioni sono tenute da docenti provenienti dal mondo delle istituzioni, delle accademie, professionisti ed esperti di livello nazionale e internazionale. È un master che si pone come modello di riferimento anche per altri sistemi portuali, promosso dal presidente dell' autorità di sistema, Ugo Patroni Griffi, scegliendo Brindisi come sede principale per la sua importante centralità nel mare Mediterraneo, per gli intensi rapporti di collaborazione con antiche città porto italiane come **Venezia** e per la fase di transizione in cui si trova. Per la sua qualità e per gli obiettivi specifici, il master è stato selezionato per essere inserito nel catalogo formativo allegato al protocollo d'



Informazioni Marittime

Brindisi

intesa stipulato il 14 febbraio tra il ministero per la Pubblica Amministrazione e l' Università degli Studi di Bari Aldo Moro, nell' ambito dell' iniziativa "PA 110 e lode". In funzione di tale documento, al personale della Pubblica Amministrazione saranno riservati posti con una riduzione del 50 per cento della quota di iscrizione che pertanto sarà di mille euro più 54 euro di contributo partecipazione ammissione, 4,13 euro di contributo assicurativo e 16 euro di imposta di bollo. Per gli altri interessati, invece, la quota di iscrizione è di 2 mila euro oltre ai contributi suddetti. Per maggiori informazioni visitare la pagina dedicata sul sito dell' Università degli Studi di Bari o scrivere all' indirizzo e-mail: master@uniba.it per le questioni amministrative oppure a giovanni.lagioia@uniba.it o letizia.carrera@uniba.it per ogni altro aspetto.

A Brindisi un Master su gestione Autorità portuali

Iscrizioni aperte fino al 15 Marzo 2022

Redazione

BRINDISI Iscrizioni aperte fino a martedì 15 Marzo per il Master di II livello Port City School per il governo delle Città Porto. Il Master, di durata annuale, prenderà avvio in primavera, con un programma di lezioni che si terranno prevalentemente nella sede di Brindisi dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale (AdSp MAM) e in altre strutture del territorio, e che prevederanno la modalità online. Il percorso didattico ha l'obiettivo di formare nuove figure professionali in grado di gestire le Autorità portuali e gli Enti locali ad esse connessi, nell'ottica dei nuovi modelli di sviluppo che stanno rivoluzionando il mondo dei porti, sempre più indirizzati verso una crescita eco-sostenibile e un rafforzamento del legame con la città e con il suo tessuto connettivo sociale. Per la sua qualità e per gli obiettivi specifici, il Master è stato selezionato per essere inserito nel catalogo formativo allegato al Protocollo d'intesa stipulato lo scorso 14 febbraio tra il Ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, nell'ambito dell'iniziativa PA 110 e lode. In funzione di tale documento, al personale della Pubblica Amministrazione saranno riservati posti con una riduzione del 50% della quota di iscrizione che pertanto sarà di 1.000 euro, oltre a 54 euro (contributo partecipazione ammissione), 4,13 (contributo assicurativo) e 16 (imposta di bollo). Per gli altri interessati, invece, la quota di iscrizione è di 2.000 euro oltre ai contributi già richiamati. Le iscrizioni, come detto, scadranno il 15 Marzo 2022. Il Master persegue due obiettivi principali: il primo è garantire una formazione mirata e di eccellenza intesa come driver strategico per la competitività del sistema portuale pugliese e dei sistemi territoriali che vi fanno riferimento; il secondo è indagare gli spazi di relazione tra la città e il porto e il loro ruolo cruciale nello sviluppo urbano. A questo si aggiunge il carattere di best practice del Master e il suo configurarsi come modello di riferimento anche per altri sistemi portuali. Il progetto didattico, promosso nell'ambito delle iniziative del Consorzio SUM City School presieduto da Gianfranco Dioguardi, è il risultato di un'alleanza virtuosa tra istituzioni, enti e soggetti privati come le Università degli Studi di Bari e Ca' Foscari di Venezia, ANCI nazionale, la Fondazione Gianfranco Dioguardi e le Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e Settentrionale. Il Master rappresenta un'iniziativa che individua come focus la formazione d'eccellenza di quanti, amministratori pubblici o giovani laureati o professionisti e imprenditori, sono interessati e vogliono contribuire al governo complesso delle realtà urbane dove insistono le strutture portuali. Il modello della Port City School, ideato da Antonio Trampus dell'Università Ca' Foscari di Venezia e da Gianfranco Dioguardi della Fondazione Dioguardi, propone una formazione avanzata che mira a integrare le competenze manageriali e organizzative tradizionali con un approccio innovativo di pianificazione, programmazione



Messaggero Marittimo

Brindisi

e gestione dell'ambito portuale orientato all'istituzione di un dialogo costante con la città e l'ambiente che lo ospita. La sede del Master è la città-porto di Brindisi, promossa fortemente dal presidente dell'AdSp MAM, Ugo Patroni Griffi, per la sua importante centralità nel mare Mediterraneo, per gli intensi rapporti di collaborazione con antiche città porto italiane e Venezia in particolare, e per l'attuale determinante fase di transizione in cui si trova. Il Master è diretto da Giovanni Lagioia e si avvale del coordinamento di Letizia Carrera, Francesco Maggiore, Cristina Melchiorri, Federico Pirro, Silvia Sivo, Antonio Trampus. Le lezioni sono tenute da docenti provenienti dal mondo delle istituzioni, delle accademie, professionisti ed esperti di livello nazionale e internazionale. I contenuti didattici del programma sono suddivisi in tre principali ambiti disciplinari, dedicati rispettivamente all'aggiornamento delle competenze istituzionali, giuridiche economiche, logistiche, organizzative e operative della macchina portuale; all'approfondimento delle conoscenze nella pianificazione e progettazione urbana e territoriale; all'introduzione della consapevolezza in termini di politiche sociali, di cultura urbana e di storia che caratterizzano, in modo specifico, l'interfaccia tra città e porto e il sistema territoriale porto-città. Per maggiori informazioni visitare la pagina dedicata sul sito www.uniba.it o scrivere all'indirizzo e-mail: master@uniba.it per le questioni amministrative oppure a giovanni.lagioia@uniba.it o letizia.carrera@uniba.it per ogni altro aspetto.

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

AdSP MTMI-Visita del Ministro Giovannini al porto di Gioia Tauro il 7 marzo 2022

Lunedì 7 marzo p.v. alle 8,45 in Autorità di Sistema portuale in occasione della visita del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, prof. Enrico Giovannini, al porto di Gioia Tauro. L'arrivo del Ministro è previsto alle ore 9,00 all'ingresso della palazzina dell'Autorità di Sistema portuale a Gioia Tauro, per cui potrete scattare foto e video, come di consueto, del suo arrivo. Il punto stampa, invece, è organizzato all'interno dello scalo portuale. A tale proposito, vengono considerate le procedure d'ingresso in porto (area doganale) e per avere una celere organizzazione, è stato messo a disposizione della Stampa un pullman che partirà alle 9,10 dal piazzale antistante la palazzina dell'Ente, subito dopo l'arrivo del Ministro.

Il Nautilus
Mare, porti, trasporti, logistica e sport

IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY
PEYRANI BRINDISI
Divisione Via Diabata, 361 72049 Brindisi (Fg) - Tel. +39 0831 981111 Mobile +39 335 497733
Ufficio Operativo - Operando Office Casa Nuova - Porto di Brindisi Cell. Mobile +39 335 020498
peyrani@brindisi.it

NEWS ▾ AMBIENTE ▾ AUTHORITY ▾ COMMERCIALE ▾ CULTURA ▾ EVENTI ▾
NAUTICA ▾ PORTI ▾ SPORT ▾ TRASPORTI ▾ TURISMO ▾

Home - Autoposti - AdSP MTMI-Visita del Ministro Giovannini al porto di Gioia Tauro il 7 marzo 2022

AdSP MTMI-Visita del Ministro Giovannini al porto di Gioia Tauro il 7 marzo 2022

Di Redazione - 6 Marzo 2022

Facebook Twitter Instagram LinkedIn

Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

Rilanceremo la Zes

GIOIA TAURO Il presidente della Regione Calabria, onorevole Roberto Occhiuto, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro. A fare gli onori di casa il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli che ha sottolineato l'imponenza dell'infrastrutturazione portuale, ponendo l'attenzione sulla capacità di Gioia Tauro, unico porto in Italia, di ricevere le navi più grandi al mondo, dotate di oltre 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e una capacità di trasporto superiore ai 22mila TEUs. Tra i punti visitati, il gateway ferroviario, da cui partono tre coppie settimanali di treni da e verso gli interporti di Bari e di Nola, e il cantiere dei lavori di resecazione della banchina di ponente, finanziati con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ospiterà il futuro bacino di carenaggio. Dal canto suo, il presidente della Regione Calabria ha colto l'occasione per avviare un tavolo operativo per rilanciare la Zes Calabria: È mia ferma intenzione ha detto Occhiuto dare ulteriore impulso soprattutto allo sviluppo all'attività retroportuale ancora non adeguatamente sviluppata -, anche in connessione con la Zona economica speciale, che ci dà grandi opportunità ma che deve essere sfruttata meglio e con una strategia mirata per attrarre gli investimenti. Il governo regionale crede nelle potenzialità del porto di Gioia Tauro, ed anche per questo a fine mese saremo a Dubai, all'Expo, per raccontare al mondo nel corso del Calabria day le potenzialità del nostro porto e della nostra Zes: un unicum per il Sud Italia, un vero e proprio corridoio commerciale che ha solo bisogno di essere implementato. A breve, presso la Cittadella regionale, istituiremo un tavolo operativo con gli assessori e i direttori generali competenti per materia, e con la partecipazione del commissario alla Zes, Federico D'Andrea e dell'ammiraglio Agostinelli. È giunta l'ora di accelerare e di lavorare con maggior convinzione per sfruttare al massimo le potenzialità del porto di Gioia Tauro.



L' Ok del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici all' adeguamento Tecnico Funzionale del Piano regolatore portuale di Crotone

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 3 minuti Crotone - Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato l' Adeguamento tecnico funzionale del Piano regolatore portuale dello scalo di Crotone, proposto dall' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, guidata dal presidente Andrea Agostinelli, per migliorare la funzionalità dell' intera infrastruttura, con specifica attenzione al settore cantieristico, peschereccio, alla **crocieristica** e al diporto. Nel dare parere positivo, ha affermato che . " L' approvazione dell' ATF rappresenta un momento importante per il futuro del porto di Crotone. - ha dichiarato il presidente Andrea Agostinelli - Era del tutto evidente che in questo strumento urbanistico non potevano entrare opere faraoniche per motivi tecnici ed economici. È altresì importante che con questo strumento si possa dare il via ad una programmazione di riqualificazione dello scalo crotonese e di restituzione alla città di ampie zone portuali di pregio. Aggiungo che con questa approvazione finalmente si compiranno passi decisivi verso la riqualificazione dell' area Ex Sensi, la bonifica delle aree e la demolizione dei vecchi manufatti destinati a quella tramontata funzione portuale. Devo ringraziare il Consiglio

Superiore delle Opere Pubbliche e, per tutti, l' ing. Pietro Baratono, per la qualificatissima opera di supporto" . Attraverso l' Adeguamento tecnico funzionale si punta alla rigenerazione dell' intera infrastruttura per garantire una sua maggiore funzionalità. In questa prospettiva è previsto il completamento delle banchine esistenti e l' ulteriore banchinamento dell' area dedicata alla cantieristica navale. Stessa operazione lungo la Spiaggia delle Forche e adeguamento delle banchine lungo il Molo Giunti, lato nord. E al fine di consentire una maggiore fruibilità del Porto Vecchio è altresì previsto il collegamento funzionale con la banchina di Riva attraverso la riqualificazione dell' area depositi costieri. Al centro della nuova programmazione, in sinergia con l' Amministrazione comunale, è stato posto il water front. Sarà funzionale a creare elementi di maggiore connettività e interazione tra il porto e la città, per rendere più attrattiva l' infrastruttura portuale anche attraverso un maggiore consolidamento del legame storico dello scalo con il territorio che lo ospita. Alla base delle motivazioni che hanno spinto l' Ente ad adottare l' ATF l' urgenza di completare alcune opere sia per l' agibilità di alcuni ambiti del Porto Nuovo che per la messa in sicurezza del Porto Vecchio. Nel contempo, attraverso l' Adeguamento Tecnico Funzionale è stato pianificato il completamento del water front urbano a nord del Porto Vecchio fino alla radice del grande piazzale del Porto Nuovo, con l' apertura al pubblico degli spazi a ridosso della Spiaggia delle Forche. Nel Porto Vecchio non sono state accolte le modifiche relative al molo di sottoflutto, che restringe l' imboccatura, mentre il prolungamento del sopraflutto sarà definito a seguito di approfondimenti tecnici che dovrà fornire l' Ente. La modifica indicata per



Port Logistic Press

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

il Terminal passeggeri consiste solo nell' individuazione di una nuova area dove localizzarla e non nell' estensione della stessa. Nello Specifico, le opere infrastrutturali ritenute indispensabili alla funzionalità del porto e poste nell' Adeguamento Tecnico Funzionale sono: a) nel Porto Nuovo è previsto il completamento delle opere rimaste in sospeso, tra queste la banchina di marginamento della cassa di colmata, con la conseguente riduzione del piazzale previsto nel PRP del 1975. Sarà quindi creata una nuova banchina in corrispondenza della cosiddetta 'Spiaggia delle Forche', antistante il centro urbano. b) rigenerazione dell' area retrostante la banchina lungo la Spiaggia delle Forche in continuità con il waterfront urbano esistente. c) rigenerazione urbana e apertura al pubblico dell' area in cui insiste un impianto industriale dismesso dove sarà realizzata una nuova struttura da destinare a servizi portuali, fra cui la sede distaccata dell' Autorità di Sistema portuale. A dare nuovo corso alla politica dell' Ente per lo sviluppo delle Sedi Periferiche anche la presenza del nuovo dirigente Alessandro Guerri, proveniente dal mondo delle Capitanerie di Porto e specializzato in tematiche di sostenibilità ambientale. Non a caso, tra gli ultimi suoi incarichi, è stato esperto nazionale all' Emsa, l' Agenzia marittima europea, nell' ambito delle politiche di sostenibilità ambientale dell' Unione Europea, offrendo consulenza tecnica e assistenza operativa in materia di sicurezza marittima e risposta agli inquinamenti. Nel nuovo corso programmato per il porto di Crotone, anche, la maggiore attenzione al settore della croceristica, attraverso l' insediamento della società Port Operation Holding, che vanta una strutturata esperienza internazionale nel Settore, che si è aggiudicato la concessione del nuovo Terminal dedicato.

Sardegna Reporter

Olbia Golfo Aranci

Il canottaggio sardo nuovamente in gara domenica a Olbia

La regata regionale, valida per la classifica Montù, sarà selettiva per il 1° Meeting nazionale di Piediluco.

Michael Bonannini

Olbia, 4 marzo 2022. Dopo la partecipazione, lo scorso febbraio, alla regata internazionale 'La D'Inverno sul Po' a Torino, il canottaggio sardo torna a gareggiare nella propria regione. Domenica 6 marzo 2022 si disputerà infatti presso il Porto di Olbia la regata regionale, sulla distanza dei 1000 metri, organizzata e promossa dalla Delegazione Regionale FIC Sardegna in collaborazione con il Circolo Canottieri Olbia. La regata si inserisce in un fine settimana ricco di competizioni remiere su tutto il territorio nazionale. Domenica saranno 90 gli equipaggi in gara per un totale di 107 atleti e atlete, da Allievi A e B a Master, che si daranno battaglia nelle specialità del 7,20, singolo, doppio e quattro di coppia. Tutte e sette le società sarde - Canottieri Ichnusa Cagliari, Canottieri Sannio Bosa, Circolo Nautico Oristano, Canottieri Sherdana, Canottieri Tula Elettra, Circolo Canottieri Olbia e Lega Navale Olbia - saranno presenti con i propri atleti. La regata, valida per la classifica Montù, avrà una doppia importanza. Sarà infatti selettiva in vista del 1° Meeting nazionale in programma i prossimi 2 e 3 aprile 2022 sul Lago di Piediluco (Umbria). In occasione di questa regata regionale, la Delegazione Regionale FIC Sardegna ha lanciato la seconda edizione del contest fotografico dal titolo 'Io remo in Sardegna'; chiunque volesse partecipare deve pubblicare sui propri profili social foto raffiguranti il canottaggio con gli hashtag riportati sulle pagine della Delegazione.

The screenshot shows the Sardegna Reporter website interface. At the top, there are navigation menus for 'HOME', 'PROVINCE', 'CRONACA', 'POLITICA', 'ATTUALITÀ', 'ECONOMIA', and 'MANIFESTAZIONI ED EVENTI'. Below this, there's a search bar and a main headline: 'Il canottaggio sardo nuovamente in gara domenica a Olbia'. The article text is partially visible, mentioning the regional regatta on March 6, 2022, at the Porto di Olbia. To the right of the article, there are two promotional banners: one for 'Delay Flight (24) Volo in ritardo, cancellato o in overbooking? Ricevi fino a 600€!' and another for 'Ricevi fino a 600€!'. Below the article, there's a small image of a canoeist on the water and a table with some data or schedule.

Bloccate al porto di Catania oltre 800 batterie per bici elettriche importate dalla Cina

CONBTROLLI AL PORTO

Redazione

I funzionari delle Accise, dogane e monopoli di **Catania** hanno sospeso un' importazione di 827 batterie al litio, provenienti dalla Cina, destinate al montaggio su biciclette a pedalata assistita. L' operazione al **porto** di **Catania** rientra nell' ambito dei controlli finalizzati al riscontro della conformità e della sicurezza dei prodotti. Merce senza istruzioni in italiano Contrariamente a quanto disposto dal Codice del consumo (D.Lgs. 206/2005), secondo cui tutte le informazioni destinate ai consumatori e agli utenti devono essere rese almeno in lingua italiana, la partita di merce è stata bloccata poiché le istruzioni a corredo si mostravano incomplete e redatte in lingua diversa. Sottoposta a regolarizzazione Impedita l' immissione in consumo della merce, la stessa è stata sottoposta alla regolarizzazione documentale prima di essere lasciata alla libera disponibilità dell' importatore, comunque soggetto all' applicazione della sanzione amministrativa prevista dalla normativa vigente. Sigarette a Palermo sequestrate Ancora sigarette di contrabbando intercettate al **porto** di Palermo . I funzionari dell' agenzia delle dogane e dei Monopoli di Palermo hanno sequestrato, con la collaborazione dei militari della guardia di finanza, oltre 7 chili di sigarette di contrabbando, rinvenute all' interno di una valigia nella disponibilità di un dipendente di una nota società operante all' interno del **porto**. Individuato soggetto con valigia Nel corso dei controlli veniva individuato un soggetto che si accingeva a guadagnare il varco d' uscita, portando con sé una valigia che, sottoposta a ispezione, rivelava al suo interno 36 stecche di sigarette, prive dei contrassegni di Stato. Il controllo di vigilanza è avvenuto all' interno del sedime portuale, e l' uomo individuato era impiegato su una motonave ormeggiata all' interno dei cantieri navali italiani, che con fare guardingo si dirigeva, a piedi, portando al seguito una valigia, verso il varco d' uscita. 'L' attività di servizio - evidenzia una nota dell' agenzia delle dogane e dei monopoli - si inquadra nell' ambito della costante azione di vigilanza, assicurata da Adm e dalla guardia di finanza, volta al contrasto dei traffici illeciti che, attraverso gli spazi doganali, interessano il territorio nazionale'.

BlogSicilia PALERMO CATANIA SIRACUSA CRONACA POLITICA FOOD ECONOMIA RESTOALSIUD OLTREILLO

BlogSicilia CATANIA + CRONACA

Bloccate al porto di Catania oltre 800 batterie per bici elettriche importate dalla Cina

CONTROLLI AL PORTO



Ferrovie, sì della Commissione trasporti al piano sulle tratte siciliane

L'ANNUNCIO DEI PARLAMENTARI DEL M5S

Redazione

Parere favorevole della Commissione trasporti alla valutazione di fattibilità di un nuovo tracciato ferroviario da Ragusa a Catania, con fermata all' aeroporto di Comiso. L' annuncio è dei parlamentari nazionali del M5S, Paolo Ficara e Marialucia Lorefice che sottolineano il risultato ottenuto in occasione della discussione del Documento strategico della mobilità ferroviaria, predisposto dal Ministero delle Infrastrutture. Due province legate "La Regione aveva avanzato uno studio - dicono i due grillini - di fattibilità limitato solo alla tratta Ragusa-Vizzini. Raccogliendo le istanze del territorio presentateci dalle associazioni locali e con impegno, siamo riusciti a migliorare ancora la portata del risultato ottenuto, spingendo lo studio di fattibilità su di un nuovo tracciato che non si ferma a Vizzini ma arriva direttamente a Catania, con passaggio a Comiso (aeroporto) nel segno di una piena intermodalità. Il tracciato si sviluppa, peraltro, su di un area orograficamente più vantaggiosa e nel pieno rispetto della perimetrazione dell' istituendo parco nazionale degli Iblei". Gli altri progetti Nel documento strategico della mobilità ferroviaria, sono stati inseriti altri progetti "In queste settimane abbiamo analizzato il documento che traccia

le linee generali degli investimenti ferroviari nei prossimi 5 anni, nell' ambito del contratto di programma con Rfi 2022-2026' spiega il vicepresidente della commissione, il parlamentare siracusano Paolo Ficara . Raddoppio Catania-Palermo "Nelle osservazioni inserite nel parere, abbiamo sottolineato la necessità di accelerare i lavori per il raddoppio della Catania-Palermo. Sapete che è opera divisa in due macrofasi, adesso interamente finanziata per 6 mld e recentemente completata, quanto a dotazione finanziaria, grazie all' anticipazione dei fondi FSC 2021. E' lecito attendersi che alcuni lavori possano quindi eseguirsi in contemporanea per le due macrofasi, accorciando così sensibilmente i tempi inizialmente previsti. E' quel servizio migliore che attendiamo da decenni'. Siracusa-Catania Per quel che riguarda la provincia di Siracusa, 'è stato richiesto l' adeguamento della Siracusa-Catania, anche alla luce del previsto e finanziato collegamento ferroviario con il porto di Augusta. La tratta deve essere ideale per il passaggio anche dei treni merci, con standard finalmente moderni, da rete europea Ten-t', dice ancora il parlamentare siracusano.



Blog Sicilia | PALERMO • CRONACA

Ferrovie, sì della Commissione trasporti al piano sulle tratte siciliane

L'ANNUNCIO DEI PARLAMENTARI DEL M5S



Moby e Tirrenia regalano a tutte le donne cinque giorni di sconti del 100 per cento

Milano, 04.03.2022 - Chi dice donna, dice Moby e Tirrenia. E chi dice Moby e Tirrenia dice sconti straordinari. Perché le due compagnie regalano a tutte le donne cinque giorni di sconto, un' offerta impedibile per celebrare nel migliore dei modi la Festa della donna. Chi prenota da oggi all' 8 marzo un viaggio Moby e Tirrenia per Sardegna, Sicilia e Corsica potrà godere infatti di uno sconto straordinario sulla tariffa passeggero, passaggio ponte, al netto di tasse, diritti e competenze, per ogni donna, se accompagnata da almeno un bambino da 4 a 11 anni oppure da un secondo adulto pagante che prenoti contemporaneamente. Lo sconto vale per le tratte di Moby da e per Sardegna e Corsica e Tirrenia da e per la Sicilia fino al 31 dicembre, per la Genova-Porto Torres-Genova dal 13 maggio al 30 settembre e sulla Civitavecchia-Olbia-Civitavecchia dal primo giugno al 30 settembre. Non basta: l' offerta è cumulabile con tutte le promozioni a partire dalla possibilità modificare il biglietto senza penali per tutte le volte che si vuole o di "sospendere" il proprio biglietto fino al 31 dicembre 2023. Con Moby e Tirrenia la Festa della donna dura cinque giorni. E continua tutto l' anno, con la vacanza che inizia sempre dal viaggio. Moby, Tirrenia-CIN e Toremar sono Compagnie del gruppo Onorato Armatori, da cinque generazioni sul mare e leader del trasporto marittimo passeggeri e merci. Primo al mondo per numero di letti e primo in Europa per capacità passeggeri, il gruppo occupa circa 6000 addetti. Con le tre compagnie, il gruppo Onorato collega Sardegna, Sicilia, Corsica, Arcipelago Toscano con 44 navi, con circa 41.000 partenze per 33 porti. Attraverso Moby Spl, il Gruppo opera nel Mar Baltico offrendo un servizio di crociere tra i porti di San Pietroburgo, Helsinki, Stoccolma e Tallinn. I Fast Cruise Ferries del gruppo sono tra i primi al mondo per qualità: Moby è stata insignita della prestigiosa Green Star sulle due navi ammiraglie ed è stata eletta dai passeggeri migliore compagnia di traghetti all' Italia Travel Awards 2017. Al gruppo Onorato fa capo anche una flotta di 17 rimorchiatori di ultima generazione che forniscono in nove porti italiani servizi quali assistenza alle manovre delle navi in porto e attività di salvataggio. Nel Porto di Livorno, inoltre, Moby controlla l' Agenzia Marittima Renzo Conti Srl e il Terminal ro/ro LTM autostrade del Mare Srl ed è azionista del terminal crociere Porto 2000. Per ulteriori informazioni: <https://www.moby.it/offerte/promozioni-attive/festa-donna-8-marzo/>



Pd: pandemia e crisi ucraina alle Agorà con Letta del 7 e 8 marzo

Roma, 4 mar (Adnkronos) - La conoscenza e gli scambi internazionali, dal commercio alla scienza ai trasporti, mutati profondamente dalla pandemia e dalle conseguenze del conflitto in Ucraina al centro di due Agorà democratiche a cui interverrà il segretario del Pd Enrico Letta lunedì e martedì della prossima settimana. Lo rende noto il Pd. Lunedì 7 marzo Letta interverrà all' Agorà online in programma dalle ore 17:00 "Brevetti o conoscenza bene comune: se non dopo la pandemia, quando cambiare?", secondo appuntamento del ciclo di Agorà promosso dagli animatori del Forum Disuguaglianze e Diversità, coordinato da Fabrizio Barca, ex ministro della Coesione territoriale, e Andrea Morniroli. Parteciperà fra gli altri la deputata M5s ed ex ministra della salute Giulia Grillo. Le proposte saranno introdotte da Ugo Pagano, Professore Emerito di Politica Economica dell' Università di Siena e da Massimo Florio, docente di Scienza delle Finanze all' Università degli Studi di Milano, e puntano a superare le distorsioni e le criticità, a partire dalla forte concentrazione del controllo sulla conoscenza, dai prezzi monopolistici e dall' esclusione dai servizi di tante persone specie nel campo della salute, fenomeno esploso con la pandemia Covid-19, e della transizione digitale ed ecologica. (Adnkronos) - Criticità alle cui soluzioni è dedicata l' Agorà, a partire dalla proposta di correzione delle carenze del Trattato (Trade-Related aspects of Intellectual Property rights) sui diritti di monopolio e dalla proposta di costruzione di imprese pubbliche europee nei settori dove è massima l' urgenza di assicurare la giustizia sociale. Interverranno tra gli altri: Eugenio Coccia, Gran Sasso Science Institute, Nicoletta Denticò, Society for International Development (Sid), Gianna Fracassi, CGIL, Antonio Nicita, Università LUMSA, Andrea Roventini, Scuola Superiore Sant' Anna di Pisa, Elly Schlein, Osservatorio degli Indipendenti delle Agorà Democratiche e vice presidente della Regione Emilia-Romagna. Martedì 8 marzo dalle 9.30 si tiene online l' agorà "Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana" con l' intervento dei maggiori attori del settore. I commerci internazionali sono in rapida evoluzione, la pandemia ha evidenziato i limiti dell' interdipendenza globale e la guerra in corso in Ucraina sta producendo drammatici effetti nei rapporti internazionali. (Adnkronos) - L' incremento delle dimensioni delle navi, lo sviluppo tecnologico, le necessità di tutela ambientale richiedono profondi interventi sui nostri porti, collocati all' interno delle città. Per questo l' agorà, promossa dal deputato pd e componente della commissione Trasporti Davide Gariglio, partirà dall' ascolto dei rappresentanti di tutte le categorie interessate, da **ASSOPORTI**- Associazione Porti Italiani, e dalle organizzazioni sindacali con Cgil, Cisl e Uil alle rappresentanze degli operatori: gli armatori di CONFITARMA e ASSARMATORI, le imprese portuali come Assiterminal e FISE Uniport, associazioni trasversali come ALIS-Associazione Logistica



Affari Italiani

Focus

dell' Intermodalità Sostenibile e CONFETRA-Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, le Associazioni della logistica portuale come ASSOLOGISTICA, FEDERLOGISTICA e FEDESPEDI - Federazione nazionale delle Imprese di Spedizioni internazionali.

UCRAINA - RINCARI RECORD PER MAIS E SOIA, ALLEVATORI LOMBARDI STROZZATI DA BOOM COSTI

(AGENPARL) - ven 04 marzo 2022 N. 47 - 04 marzo 2022 Ucraina, rincari record per mais e soia: allevatori lombardi strozzati da boom costi A una settimana dall' inizio della guerra in Ucraina aumenta del 17% il prezzo del mais e del 6% quello della soia destinati all' alimentazione degli animali negli allevamenti. E' quanto emerge dall' analisi della Coldiretti sulla base delle quotazioni alla borsa merci di Chicago, punto di riferimento mondiale del commercio dei prodotti agricoli. Mentre il mais con 7,6 dollari per bushel è al top da 10 anni, la soia è arrivata a 16,78 dollari per bushel. Allo stesso modo il prezzo del grano è balzato del 38,6% dall' inizio delle operazioni belliche con il contratto future più attivo che ha chiuso a 11,91 dollari per bushel (27,2 chili) ai massimi da marzo 2008. A pesare - sottolinea la Coldiretti - è la chiusura dei porti sul Mar Nero che impedisce le spedizioni e crea carenza sul mercato mondiale dove Russia e Ucraina insieme rappresentano il 29% dell' export di grano e il 19% di quello di mais. Un' emergenza mondiale che riguarda direttamente l' Italia che è un Paese deficitario ed importa addirittura il 64% del proprio fabbisogno di grano per la produzione di pane e biscotti e il 53% del

mais di cui ha bisogno per l' alimentazione del bestiame, secondo l' analisi della Coldiretti dalla quale si evidenzia peraltro che l' Ucraina è il nostro secondo fornitore di mais con una quota di poco superiore al 20% ma garantisce anche il 5% dell' import nazionale di grano. L' aumento di mais e soia sta mettendo in ginocchio gli allevatori lombardi e italiani che devono affrontare aumenti vertiginosi dei costi per l' alimentazione del bestiame (+40%) e dell' energia (+70%) a fronte di compensi fermi su valori insostenibili. Il costo medio di produzione del latte, fra energia e spese fisse, - sottolinea la Coldiretti regionale - ha raggiunto i 46 centesimi al litro secondo l' ultima indagine Ismea, un costo molto superiore rispetto al prezzo riconosciuto ancora oggi a una larga fascia di allevatori. Il mais è la componente principale dell' alimentazione degli animali negli allevamenti con l' Italia che è costretta ad importare oltre la metà del fabbisogno a seguito della riduzione di quasi 1/3 della produzione interna negli ultimi 10 anni. In Lombardia - precisa la Coldiretti regionale sulla base dei dati Istat - la riduzione in un decennio è stata di oltre il 40%, in un territorio dove si allevano oltre la metà dei maiali italiani e viene munto il 45% di tutto il latte made in Italy. E quest' anno gli agricoltori sono costretti ad affrontare anche rincari per il gasolio necessario alle lavorazioni dei terreni ma ad aumentare sono pure i costi dei mezzi agricoli, dei fitosanitari e dei fertilizzanti che arrivano anche a triplicare. 'La guerra sta innescando un nuovo cortocircuito sul settore agricolo nazionale che ha già sperimentato i guasti della volatilità dei listini in un Paese come l' Italia che è fortemente deficitaria in alcuni settori ed ha bisogno di un piano di potenziamento produttivo e di

The screenshot shows the AgenParl website interface. At the top, there is a navigation bar with the date 'venerdì 04 marzo 2022', a 'Sign in / join' link, and social media icons. The main header features the AgenParl logo and a navigation menu with options: HOME, ITALIA, INTERNAZIONALI, EDITORIALI, ABBONATI, LOGIN, and AGENPARL. Below the header, the article title 'UCRAINA - RINCARI RECORD PER MAIS E SOIA, ALLEVATORI LOMBARDI STROZZATI DA BOOM COSTI' is displayed in large, bold letters. A search bar is visible on the right side of the page.

(AGENPARL) - ven 04 marzo 2022 N. 47 - 04 marzo 2022

Ucraina, rincari record per mais e soia: allevatori lombardi strozzati da boom costi
A una settimana dall'inizio della guerra in Ucraina aumenta del 17% il prezzo del mais e del 6% quello della soia destinati all'alimentazione degli animali

Agenparl

Focus

stoccaggio per le principali commodities, dal grano al mais fino all' atteso piano proteine nazionale per l' alimentazione degli animali in allevamento per recuperare competitività rispetto ai concorrenti stranieri' afferma il presidente della Coldiretti Ettore Prandini nel precisare che 'nell' immediato occorre quindi garantire la sostenibilità finanziaria delle aziende con prezzi giusti che consentano agli allevatori di continuare a lavorare'. L' Italia - conclude Prandini - ha le risorse, la tecnologia e le capacità per diventare autosufficiente nella produzione del grano e degli altri alimenti.

Porti: Gariglio (Pd), Agorà su nuove strategie commercio internazionale

(AGENPARL) - ven 04 marzo 2022 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico per approfondimenti consultare il nostro sito: www.deputatipd.it

Porti: Gariglio (Pd), Agorà su nuove strategie commercio internazionale 'Il commercio internazionale sta cambiando. La pandemia e la guerra in Ucraina spingono le nazioni a rivedere gli attuali modelli di interscambio di prodotti e materie prime. In questo contesto i porti rappresentano uno strumento strategico per la crescita del Paese': è quanto dichiara Davide Gariglio, capogruppo Pd in commissione Trasporti di Montecitorio annunciando l' Agorà online del Partito Democratico che si terrà martedì 8 marzo dalle ore 10. L' iniziativa, dal titolo 'Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana', vedrà la partecipazione del segretario nazionale Enrico Letta e la presenza delle associazioni e degli operatori del settore. 'Vogliamo confrontarci partendo dall' ascolto dei rappresentanti di tutte le categorie interessate - conclude Gariglio - per provare a costruire una visione di prospettiva, per definire una proposta politica che aiuti la portualità a crescere e a governare la trasformazioni in atto; difendendo al tempo stesso le norme che negli anni hanno dato dignità, sicurezza e sviluppo all' intero cluster portuale'. Roma, 4 marzo 2022.

The screenshot shows the AgenParl website interface. At the top, there is a navigation bar with the date 'venerdì 04 Marzo 2022' and a search bar. The main header features the AgenParl logo and a menu with options like 'HOME', 'ITALIA', 'INTERNAZIONALI', 'EDITORIALI', 'ABBONATI', 'LOGIN', and 'AGENPARL'. Below the header, the article title 'Porti: Gariglio (Pd), Agorà su nuove strategie commercio internazionale' is prominently displayed. The article content is partially visible, starting with '(AGENPARL) - ven 04 marzo 2022 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico per approfondimenti consultare il nostro sito: www.deputatipd.it'. A search bar is located at the bottom right of the page.

Ucraina: Coldiretti, "aumento per i prezzi del grano del 38,6% da inizio guerra"

(F.P.)

"Il prezzo del grano è balzato del 38,6% in una settimana dall' inizio della guerra in Ucraina ma ad aumentare del 17% è stato anche il prezzo del mais e del 6% quello della soia destinati all' alimentazione degli animali negli allevamenti". Lo rileva l' analisi della Coldiretti sulla base delle quotazioni alla borsa merci di Chicago, punto di riferimento mondiale del commercio dei prodotti agricoli. Il contratto future più attivo sul grano ha chiuso a 11,91-1/4 dollari per bushel (27,2 chili) ai massimi da marzo 2008 mentre il mais a 7,6 dollari per bushel al top da 10 anni e la soia a 16,78 dollari per bushel. "A pesare è - sottolinea la Coldiretti - la chiusura dei porti sul Mar Nero che impediscono le spedizioni e creano carenza sul mercato mondiale dove Russia e Ucraina insieme rappresentano il 29% dell' export di grano e il 19% di quello di mais". Una situazione che, secondo Coldiretti, nei Paesi più sviluppati sta alimentando l' inflazione ma a rischio c' è la stabilità politica di quelli più poveri con i prezzi del grano che si collocano sugli stessi livelli raggiunti negli anni delle drammatiche rivolte del pane che hanno coinvolto molti Paesi a partire dal nord Africa come Tunisia, Algeria ed Egitto che è il maggior importatore mondiale di grano e dipende soprattutto da Russia e Ucraina.



Ucraina: Coldiretti, +38,6% prezzi grano da inizio guerra

Rincari anche per il mais (+17%) e per la soia (+6%)

(ANSA) - ROMA, MAR 4 - Il prezzo del grano è balzato del 38,6% in una settimana dall' inizio della guerra in Ucraina ma ad aumentare del 17% e stato anche il prezzo del mais e del 6% quello della soia destinati all' alimentazione degli animali negli allevamenti. Lo rileva un' analisi Coldiretti sulla base delle quotazioni alla borsa merci di Chicago. Il contratto future- informa l' organizzazione- più attivo sul grano ha chiuso a 11,91-1/4 dollari per bushel (27,2 chili) ai massimi da marzo 2008 mentre il mais a 7,6 dollari per bushel al top da 10 anni e la soia a 16,78 dollari per bushel. A pesare è - sottolinea Coldiretti - la chiusura dei porti sul Mar Nero che impediscono le spedizioni e creano carenza sul mercato mondiale dove Russia e Ucraina insieme rappresentano il 29% dell' export di grano e il 19% di quello di mais. "Una emergenza mondiale- rileva Coldiretti- che riguarda direttamente l' Italia che è un Paese deficitario ed importa addirittura il 64% del proprio fabbisogno di grano per la produzione di pane e biscotti e il 53% del mais di cui ha bisogno per l' alimentazione del bestiame. L' organizzazione aggiunge nello specifico secondo, secondo sue analisi, "che l' Ucraina è il secondo fornitore per l' Italia di mais con una quota di poco superiore al 20% ma garantisce anche il 5% dell' import nazionale di grano". Coldiretti afferma che "l' aumento di mais e soia sta mettendo in ginocchio gli allevatori italiani che devono affrontare aumenti vertiginosi dei costi per l' alimentazione del bestiame (+40%) e dell' energia (+70%) a fronte di compensi fermi su valori insostenibili". L' organizzazione conclude sostenendo che "l' Italia è costretta ad importare materie prime agricole a causa dei bassi compensi riconosciuti agli agricoltori che sono stati costretti a ridurre di quasi 1/3 la produzione nazionale di mais negli ultimi 10 anni durante i quali è scomparso anche un campo di grano su cinque con la perdita di quasi mezzo milione di ettari coltivati" (ANSA).



Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica - Shipping, Logistics meet Industry

Appuntamento con la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, il 9, 10 e 11 marzo a Milano e in live streaming. Milano, I periodici sondaggi condotti sulle opinioni delle popolazioni e delle élite economiche dei Paesi industrializzati attribuiscono ai cambiamenti climatici una collocazione molto elevata nella classifica delle minacce alla sicurezza. Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry affronta questo argomento il prossimo 11

04 Mar, 2022 Appuntamento con la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, il 9, 10 e 11 marzo a Milano e in live streaming. Milano, I periodici sondaggi condotti sulle opinioni delle popolazioni e delle élite economiche dei Paesi industrializzati attribuiscono ai cambiamenti climatici una collocazione molto elevata nella classifica delle minacce alla sicurezza. Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry affronta questo argomento il prossimo 11 marzo, con il convegno Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica. Come fare e chi paga? La sessione, condotta da Daniele Testi, Presidente di SOS Logistica l' associazione dedicata alla promozione della logistica sostenibile, cerca da una parte di fornire indicazioni sui possibili strumenti di perseguire la sostenibilità senza far esplodere i costi, condanna a morte di ogni transizione ecologica. Ne parlano Mario Dogliani, Presidente di SDG4MED, Antonella Querci, Direttore Innovazione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale, Ennio Cascetta, Docente e Presidente, Universitas Mercatorum e Cluster Tecnologico Nazionale Trasporti e Marco Lopez de Gonzalo, Partner, Studio Legale Mordiglia. Andrea

Condotta, esponente di ALICE e 2ZERO, sposta l' attenzione sul ruolo che i grandi caricatori, ossia le aziende della produzione e della distribuzione, rivestono nel guidare la transizione nella logistica, avendo il potere di favorire e premiare gli operatori più impegnati. Gian Carlo Poddighe, Vicepresidente del CESMAR, ricorda che la sicurezza energetica del nostro Paese, premessa necessaria di ogni possibile transizione, passano dalla logistica marittima e dal mare. La sessione si chiude con un' interessante case study sulla sostenibilità della logistica di un settore fondamentale del Made in Italy. Ne trattano Francesco Querci, Presidente dell' Interporto della Toscana Centrale e Andrea Cavicchi, Presidente del Consorzio Italiano Implementazione Detox illustrando il progetto City gate. Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, ed è in programma il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Conferenze di Assolombarda da cui verrà anche trasmesso in live streaming.



Federazione del Mare: La crisi ucraina al centro dell' attenzione del cluster marittimo italiano

04 Mar, 2022 ROMA - Prima riunione del 2022 del Consiglio della Federazione del Mare, l' incontro svolto in video conferenza è stato presieduto da Mario Mattioli, presidente di Confitarma, che nella relazione introduttiva si è soffermato sulla grave crisi venutasi a creare a seguito dell' attacco della Russia all' Ucraina . "Tutto il cluster marittimo- portuale, italiano ed internazionale, monitora con attenzione la situazione che inevitabilmente si ripercuote sui traffici marittimi, sulle navi e - ancor più - sugli equipaggi - ha affermato Mattioli -in particolare sui marittimi ucraini per i quali si avvicina la fine dei contratti d' imbarco ma non possono tornare a casa. Inoltre, vi sono molti rischi derivanti dalla impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell' UE. È di queste ore, inoltre, la notizia che il Governo britannico ha deciso di vietare l' accesso alle navi russe nei porti inglesi e che il Parlamento europeo ha chiesto un' azione in tal senso a livello UE". "È evidente - ha concluso Mattioli - che la situazione è in costante evoluzione e, come ha affermato questa mattina il Presidente Draghi al Senato "L' eroica resistenza del popolo ucraino, del suo presidente Zelensky, ci mettono davanti a una nuova realtà e ci obbligano a compiere scelte fino a pochi mesi fa impensabili". Anche la Federazione del Mare esprime la sua solidarietà al Governo ucraino e a tutta la popolazione di questo Paese che lotta in difesa del bene più prezioso: la libertà". In proposito, Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, ha evidenziato le difficoltà operative di unità mercantili di bandiera italiana presenti nei porti ucraini e russi ed ha sollecitato l' intervento delle autorità preposte ai controlli per risolvere tali situazioni connesse soprattutto con le disposizioni in materia di maritime security. Andrea Con te, rappresentante dell' Italia all' IMO, ha ricordato che l' IMO in questo momento segue con grande attenzione la crisi in Ucraina e soprattutto per quanto concerne i marittimi il Seafarer Crisis Action Team si sta occupando di risolvere le problematiche legate ai cambi equipaggio ed ai rimatri. Altro tema di grande attualità è quello della proposta di creare un' area SECA nel Mar Mediterraneo che, una volta concluso l' iter di approvazione con i relativi aggiornamenti della Marpol potrebbe entrare in vigore nel gennaio 2025. In queste settimane, al centro dell' attenzione dell' IMO anche il tema safety & fire prevention, soprattutto a seguito dell' incidente della Euroferry Olympia. In proposito Guido Grimaldi, armatore Confitarma e presidente Alis , ha colto l' occasione per ringraziare tutti coloro che sono intervenuti in soccorso della Euroferry Olympia, e in particolare l' equipaggio della nave, grazie ai quali è stato possibile mettere in salvo un gran numero di persone. In merito alla possibilità di creare una zona SECA nel Mesditerraneo, Guido Grimaldi si è detto favorevole perchè certamente ciò contribuirà a raggiungere i migliori target climatici.



Porto - Federazione del Mare: La crisi ucraina al centro dell'attenzione del cluster marittimo italiano



Corriere Marittimo

Focus

Peraltro, ha espresso perplessità circa il sistema delle ETS che così come è stato impostato potrebbe creare pesanti disparità di applicazione con evidenti impatti negativi per alcuni armatori e per alcune direttrici di traffico come le autostrade del mare. Ciò potrebbe comportare un backshift modale con un aumento di circa il 70% delle emissioni di Co2 sulle strade. L'amm. Aurelio De Carolis, comandante in capo della Squadra navale della Marina militare e l'amm. Nicola Carlone comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, hanno descritto l'attività messa in campo dalla Marina Militare e dalla Guardia Costiera a seguito del conflitto in Ucraina soprattutto a tutela della navigazione marittima e delle unità mercantili italiane. Christos Economou, acting director Directorate A Maritime Policy and Blue Economy (DG MARE), ha illustrato la missione Ue denominata Starfish 2030 che, ispirandosi alla forma della stella marina, è una delle 5 missioni inserite nel programma Horizon Europe volto a perseguire cinque obiettivi trasversali e complementari che, insieme, vogliono contribuire al ripristino ed alla rigenerazione degli Oceani, mari e acque interne, indicando le azioni (targets) concrete che verranno intraprese entro 2030. Tale missione rappresenta un potente strumento a sostegno e attuazione delle priorità dell'Europa (Green Deal) e di avanzamento della transizione verde delle nostre economie e società, per contribuire a realizzare cambiamenti su larga scala e coinvolgere tutte le parti interessate, con nuove forme di governance e collaborazione. Gli obiettivi sono: far diventare l'Europa climaticamente neutra (puntando a riduzioni nette di emissioni di gas serra), una crescita economica svincolata dall'uso delle risorse (grazie all'economia circolare), nessuna persona e nessun luogo lasciati indietro (politiche human-centric). Successivamente, Ruben Eiras, direttore generale Forum Oceano, ha illustrato la missione di Forum Oceano, il cluster marittimo portoghese, che, coniugando l'economia blu con innovazione, industria, finanza e imprenditorialità, vuole mobilitare imprese, start-up, centri di ricerca, università, pubblica amministrazione e finanza per generare nuovi modelli di business verso un'economia del mare in grado di creare reddito generando al contempo un impatto ambientale e sociale positivo, attraverso l'innovazione tecnologica e commerciale basata sulla decarbonizzazione, la digitalizzazione e la circolarità dei processi. Leonardo Manzari, WestMed Italy, ha illustrato i progressi dell'iniziativa Westmed Maritime Cluster Alliance (5+5) volta a creare un'alleanza dei cluster marittimi nel Mediterraneo. In particolare, i cluster marittimi di Italia e Tunisia svolgono un ruolo essenziale come mediatori tra le macroregioni dell'UE e i paesi vicini nel Mediterraneo. Sono attori essenziali nell'aggregare le PMI locali e le grandi imprese in una serie di settori dell'economia blu, anche attraverso sinergie con le imprese coinvolte nelle complesse catene del valore nelle attività terrestri. In questo contesto, il Cluster Big e la Federazione del Mare proseguono il loro dialogo privilegiato bilaterale con il nuovo cluster marittimo tunisino al fine di creare una rete di cluster marittimi nel Mediterraneo. Francesco Beltrame, presidente ENR Ente Nazionale di Ricerca e promozione per la standardizzazione, ha parlato del workshop "Addressing the impact of Climate Change in the Mediterranean and the Indian Ocean: Sharing solutions & best practices in maritime shipping & water management", organizzato

Corriere Marittimo

Focus

da ENR e Acquedotto Pugliese nel contesto della Partnership di dialogo Italia-IORA coordinata dal MAECI, che il prossimo 23 marzo verrà ospitato nel Padiglione italiano di EXPO Dubai 2022 nel corso del quale verrà presentato il progetto ZEUS (Zero Emission Ultimate Ship). Laurence Martin, segretario generale della Confederazione del Mare, ha ricordato che l'Italia è ufficialmente candidata come paese organizzatore della decima edizione del Forum Mondiale dell'Acqua 2024, il più importante evento internazionale del settore. Roma, Firenze e Assisi sono le città che ospiteranno gli eventi legati al Forum. Infine, a seguito della richiesta dell'Assiterminal, il Consiglio ha approvato la sua adesione alla Federazione del Mare. Hanno partecipato inoltre i presidenti e vice presidenti di: Federazione Anton Francesco Albertoni (Confindustria Nautica) e Vincenzo Petrone (ASSONAVE); i vice segretari generali Oliviero Giannotti (ASSOPORTI) Marco Paifelman (FEDERAGENTI) e Marina Stella (Confindustria Nautica), nonché i Consiglieri e gli invitati permanenti Eugenio Massolo (Accademia Italiana Narina Mercantile); Giorgio Berlingieri (AIDIM); Luca Grilli (ANCIP), Francesca Biondo e Emanuele Sciacovelli (FEDERPESCA); Cristina Castellini, Pierluigi Portalupi e Francesco Viacava (ANIA), Roberto Cazzulo (Registro Italiano Navale, Romano Grandi (Collegio Capitani), Andrea Piantini (ASSONAVE), Alessandro Santi (FEDERAGENTI), Andrea Scarpa (FEDESPEDI), Sandro Scarrone (CETENA). Hanno partecipato inoltre in qualità di invitati: Daniele Bosio e Gianpaolo Neri (MAECI), Roberto Cimino (Cluster BIG), Alessandro Ferrari (Assiterminal), Rosalba Giugni (Marevivo), Matteo Marconi (Assorimorchiatori), Fabrizio Monticelli (FORMARE), Maria Cristina Pedicchio (Università di Trieste).

RINA, al via il Tavolo nazionale per la decarbonizzazione navale - d' Amico: "Una sfida che non si vince da soli"

Decarbonizzazione settore marittimo - Il RINA costituisce il Comitato italiano per il dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e produttori di componentistica - L' obiettivo sarà di identificare opportunità immediate e potenziali in ambito tecnologico, normativo e finanziario.

Genova - Inaugurato il Comitato Italiano per la Decarbonizzazione del settore marittimo-navale del RINA, la società di Classificazione navale. La finalità del nuovo comitato è il confronto di idee, lo studio e la promozione di nuovi metodi per raggiungere i target stabiliti dalle Nazioni Unite per l' industria dello shipping con l' IMO 2050, finalizzata alla decarbonizzazione del settore e del quale faranno parte i principali stakeholder. Il dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e produttori di componentistica avrà l' obiettivo di identificare opportunità immediate e potenziali in ambito tecnologico, normativo e finanziario. Il Comitato Italiano non è un unicum nel più ampio programma di decarbonizzazione che il RINA sta portando avanti. L' azienda ha, infatti, già avviato nel corso del 2021 Comitati in Grecia, Nord Europa e Asia. Salvatore d' Amico, fleet director del Gruppo d' Amico e presidente del Comitato, ha dichiarato: 'Abbiamo l' opportunità di creare un nuovo paradigma grazie a soluzioni immediatamente applicabili che potrebbero accelerare il processo di decarbonizzazione. Non è possibile vincere questa sfida da soli e la cooperazione è indispensabile affinché il settore ne possa beneficiare per intero.' I membri si incontreranno periodicamente. Saranno, inoltre, organizzati incontri più ampi con la partecipazione di membri dei Comitati del RINA per la decarbonizzazione in altri paesi al fine di massimizzare la partecipazione multisetoriale e multicompetenza. All' interno del Comitato sono già stati creati dei gruppi di lavoro con focus differenti: Fuel EU Maritime & ETS (Emission Trading System), presieduto da Andrea Cosulich, Presidente Onorario Fratelli Cosulich LNG Activities; IMO EEXI, CII & Operational Profiles, guidato da Vincenzo Romeo, AD Nova Marine Carriers; Sustainable Finance and Fundings, presieduto da Marco Fiori, AD Premuda. A breve, inoltre, verrà costituito un team Hydrogen and Ammonia. RINA fornisce un' ampia gamma di servizi nei settori Energia, Marine, Certificazione, Real Estate e Infrastrutture, Mobilità e Industry. Con ricavi netti al 2020 pari a 495 milioni di euro, oltre 4.000 risorse e 200 uffici in 70 paesi nel mondo, RINA partecipa alle principali organizzazioni internazionali, contribuendo da sempre allo sviluppo di nuovi.



Corriere Marittimo

Focus

Effetto domino - Dopo i grandi armatori, cresce sempre più l' esodo delle imprese dalla Russia

Un esodo delle grandi aziende globali che riguarda anche quelle italiane, tra queste ENI - Per le Banche: UniCredit e Intesa Sanpaolo la situazione è più delicata, stanno ancora prendendo una decisione.

04 Mar, 2022 Un esodo delle grandi aziende globali che riguarda anche quelle italiane, tra queste ENI - Per le Banche: UniCredit e Intesa Sanpaolo la situazione è più delicata, stanno ancora prendendo una decisione. MOSCA - Le grandi società globali lasciano la Russia in parte sicuramente per l' impossibilità di fare business, con le consegne bloccate e i canali finanziari ridotti, ma anche per dissociarsi dall' azione militare della Federazione. Infatti dopo che le principali compagnie di trasporto marittimo - Maersk, MSC, Hapag Lloyd, Cma CGM ed altre - hanno annunciato lo stop a prenotazioni e consegne di container e merce da e per i porti russi, la lista di imprese che decidono di abbandonare la Russia è sempre più lunga. Nike, Ikea, Apple, Mercedes non venderanno più i propri prodotti nella Federazione. Leggi anche: Armatori globali e società blue-chip tagliano traffici e attività commerciali con la Russia Leggi anche: Armatori e terminal portuali bloccano merce e traffici diretti in Russia Leggi anche: Anche MSC interrompe temporaneamente tutte le spedizioni container da/per la Russia Ma il vero terremoto è causato dai giganti del settore petrolifero, da Shell a BP che stanno vendendo le loro attività. Un esodo che riguarda anche le aziende italiane: Eni ha annunciato la cessione della sua quota nel gasdotto Blue Stream che trasporta il gas naturale dalla Russia alla Turchia, attraverso il Mar Nero, che deteneva insieme a Gazprom. Generali ha deciso di chiudere la sede a Mosca ed ha ritirato i suoi rappresentanti nel board di una assicurazione in cui ha una partecipazione. Più delicata la situazione delle Banche: UniCredit e Intesa Sanpaolo che hanno già pagato un prezzo pesante in Borsa, non hanno ancora preso decisioni. UniCredit con 70 sportelli e 4000 dipendenti ha fatto sapere di monitorare con attenzione gli sviluppi, mentre Intesa, presenza ancora più ridotta ha avviato valutazioni strategiche sulla sua permanenza in Russia.



l' 8 aprile all' evento sugli interporti

Il ministro Giovannini in Fiera per il via al Centro congressi

Il ministro delle infrastrutture Enrico Giovannini sarà l' ospite d' onore del primo convegno che si terrà il prossimo 8 aprile nel nuovo Centro congressi in Fiera.

L' evento si chiama "Interporti al centro" ed è organizzato dall' Unione interporti riuniti, assieme a quello padovano. Ad aprire i lavori sarà l' Ad di Nomisma Energia Alessandro Bianchi, che illustrerà una ricerca appositamente commissionata da UIR dal titolo "La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani". Le analisi, gli scenari, anche le criticità emerse da questo studio, saranno discusse in una tavola rotonda animata dal vicedirettore di Radio 24 Sebastiano Barisoni, con alcuni dei protagonisti della logistica nazionale e del mondo imprenditoriale. Partecipano infatti Matteo Gasparato, presidente di Uir; Franco Pasqualetti, presidente di Interporto Padova; Guido Grimaldi, presidente di Alis; Anna Masutti, Presidente di Rfi; Leopoldo Destro, presidente di Assindustria Venetocentro; Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoporti**; e Guido Nicolini, presidente di Confetra.

Obiettivo del convegno è far emergere il ruolo chiave che già oggi gli interporti svolgono nella catena logistica nazionale e internazionale, consentendo al sistema economico di spostare beni e merci con modalità "green" e sicure.

«Uir, con questo evento, vuole presentarsi al mondo produttivo del Paese, e quindi non solo agli operatori del trasporto, perché acquisisca consapevolezza, pur non avendo interazioni operative dirette, di quanto il ruolo degli interporti sia centrale nell' efficienza globale delle catene dell' approvvigionamento e della distribuzione delle merci e indirizzi quindi i propri fornitori logistici verso le attività interportuali», spiega il presidente di Uir Matteo Gasparato.

Il giorno prima, il 7 aprile, ci sarà l' inaugurazione ufficiale del nuovo Centro congressi in Fiera.



D.d.I. Concorrenza e le concessioni demaniali portuali: l' Anac chiede l' affidamento del regolamento

Roma . Il d.d.I. sulla 'concorrenza' è stato approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso 04 novembre 2021 e in questi giorni si trova all' esame del Parlamento, presso la Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato per poterlo trasformare in legge. Tale decreto, leggendo la parte che interessa i porti, interviene sul sistema di regole che riguardano soggetti, pubblici e privati, che operano nei porti italiani. L' Italia conta molto sulla strategicità dei sistemi portuali; il settore marittimo/portuale italiano è importante per lo sviluppo economico di molti settori produttivi legati alla rete dei porti; i porti italiani sono su molte rotte internazionali dei flussi merceologici, soprattutto quelli del Mezzogiorno; ed ancora i porti sono nella catena logistica, e grazie alla loro retroportualità svolgono il ruolo di 'nodi' di un sistema integrato e intermodale. E' noto che i porti sono soprattutto punti di accesso per l' approvvigionamento di materie prime e la commercializzazione dei prodotti finiti dell' industria italiana, oltre ad avere un ruolo strategico a livello geo-politico. In tale contesto, il d.d.I. Concorrenza cerca di aggiornare la legge n.84/1994 con l' obiettivo fondamentale di incrementare la competitività del settore marittimo/portuale e prevede l' inserimento del principio dell' evidenza pubblica in materia di affidamento delle concessioni portuali. Il decreto in discussione, il Governo non ritiene più valido, per i porti di rilevanza economica nazionale, il 'divieto di accumulo' delle concessioni previsto all' art.18,c.7, della legge n. 84/1994. Sostanzialmente, ora la legge impone un duplice divieto: l' impresa portuale concessionaria non può essere (contestualmente) titolare di due differenti concessioni nello stesso porto (salvo attività differenti); poi, non può svolgere attività portuali in aree demaniali diverse da quelle loro assentite. Questo per evitare agli operatori di situazioni di 'monopolisti' ed evitare la formazione di posizioni dominanti; tutto questo risponde a un mercato del ventennio passato, oramai superato dalle alleanze fra operatori/terminalisti. Il mercato di questi ultimi anni ha creato il consolidamento degli operatori del trasporto marittimo, sempre più legati e integrati con quelli della logistica di terra. Per molte associazioni dei terminalisti il divieto di cumulo di concessioni favorisce una perdita di competitività degli scali portuali italiani, soprattutto verso i porti dell' Unione europea del north range. Secondo l' Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato il Governo non dovrebbe limitarsi a rimuovere - come ha fatto - il divieto di doppia concessione, ma nel prosieguo dell' iter del Ddl dovrebbe smantellare più a fondo i presupposti del sistema concessorio della legge 84/94. In particolare, il Garante afferma che sul 'cumulo di più concessioni di cui al comma 7, la previsione del divieto (allo scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili) limita la possibilità di generare



Il Nautilus

Focus

efficienze ed economie di scala nei porti aperti alla competizione internazionale'. Intanto, dopo l' Autorità per la regolazione dei Trasporti e quella Garante per la Concorrenza e il Mercato, anche l' ANAC (Autorità Nazionale Anti Corruzione) ha presentato un proprio parere alla Commissione Industria, Commercio, Turismo del Senato impegnata sulla conversione in legge del d.d.l. annuale sulla Concorrenza, intervenendo con una riscrittura dell' articolo 18 della 84/94 dal titolo 'concessioni terminalistiche'. L' emendamento recita: 'Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all' entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Al fine di garantire la concorrenza tra gli operatori economici e la qualità delle prestazioni, di semplificare le procedure e standardizzare la documentazione di gara, l' Anac adotta bandi tipo relativi alle procedure di affidamento delle concessioni e stipula protocolli di vigilanza collaborativa su richiesta delle amministrazioni concedenti'. Come si nota, un emendamento che le attribuirebbe la prerogativa di definire bandi tipo per l' assegnazione delle banchine. Abele Carruezzo.

A PADOVA L' 8 APRILE 'INTERPORTI AL CENTRO'

Interporto Padova e UIR promuovono un incontro sul tema dell' intermodalità in Italia e sul suo ruolo per la mobilità sostenibile. Sarà presentato uno studio di Nomisma Energia che analizza il contributo degli Interporti Italiani alla transizione energetica

Padova-UIR - Unione Interporti Riuniti e Interporto Padova organizzano il prossimo 8 aprile presso il nuovo Centro Congressi in Fiera a Padova, l' evento 'INTERPORTI AL CENTRO' un significativo incontro che approfondisce e analizza il ruolo degli interporti italiani partendo dai numeri. Oggi gli interporti sono uno strumento imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo adottando i più moderni criteri della sostenibilità perché sono strutture al servizio dell' intermodalità, metodologia fondamentale per la transizione ecologica richiesta alla logistica. Ad aprire i lavori sarà l' Ad di Nomisma Energia Alessandro Bianchi, che illustrerà una ricerca appositamente commissionata da UIR dal titolo 'La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani'. Le analisi, gli scenari, anche le criticità emerse da questo studio, saranno discusse in una tavola rotonda animata dal vicedirettore di Radio 24 Sebastiano Barisoni, con alcuni dei protagonisti della logistica nazionale e del mondo imprenditoriale. Partecipano infatti Matteo Gasparato, Presidente di UIR, Franco Pasqualetti Vicepresidente di UIR, Guido Grimaldi, Presidente di Alis , Anna Masutti Presidente di RFI, Leopoldo Destro Presidente di Assindustria Veneto Centro, Rodolfo Giampieri, Presidente di **Assoporti** e Guido Nicolini Presidente di Confetra. Le conclusioni saranno affidate al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Enrico Giovannini Obiettivo del convegno è far emergere il ruolo chiave che già oggi gli interporti svolgono nella catena logistica nazionale e internazionale, consentendo al sistema economico di spostare beni e merci con modalità 'green' e sicure. Già durante la pandemia l' intermodalità ha guadagnato una nuova visibilità, quando è emerso che, grazie ad essa e ai suoi ridottissimi contatti fisici tra gli operatori, sono stati assicurati tutti i collegamenti essenziali per le forniture di merci e prodotti. Matteo Gasparato, Presidente di UIR sottolinea: 'UIR, con questo evento, vuole presentarsi al mondo produttivo del Paese (e quindi non solo agli operatori del trasporto) perché acquisisca consapevolezza, pur non avendo interazioni operative dirette, di quanto il ruolo degli interporti sia centrale nell' efficienza globale delle catene dell' approvvigionamento e della distribuzione delle merci e indirizzi quindi i propri fornitori logistici verso le attività interportuali'. Da sottolineare infine il duplice ruolo 'virtuoso' giocato dagli interporti che realizzano una logistica sostenibile non solo sul lungo raggio, ma anche nel campo altrettanto strategico della distribuzione urbana delle merci i cui volumi sono cresciuti esponenzialmente con la diffusione dell' e-commerce. L' evento è gratuito, previa registrazione all' indirizzo : <https://interporticentro.eventbrite.it> Unione Interporti Riuniti ha il piacere di invitarvi



Il Nautilus

Focus

al convegno Venerdì 8 aprile 2022 Padova Congress - Fiera di Padova, Via N. Tommaseo 59 - 35131 Padova
Strutture al servizio dell' intermodalità fondamentali per la transizione ecologica della logistica dei porti e dei traffici internazionali. Oggi gli interporti sono uno strumento imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo secondo i più moderni criteri di sostenibilità. PROGRAMMA Ore 9,15 SALUTI DELLE AUTORITÀ Ore 09,45 RELAZIONE INTRODUTTIVA "La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani" Alessandro Bianchi, A.D. Nomisma Energia Ore 10,15 TAVOLA ROTONDA Partecipano Matteo Gasparato, Presidente UIR- Unione Interporti Riuniti Franco Pasqualetti, Vice Presidente UIR (Nord Est) Guido Grimaldi, Presidente ALIS Leopoldo Destro, Presidente Assindustria Venetocentro - Imprenditori PD e TV Rodolfo Giampieri, Presidente **Assoport** Guido Nicolini, Presidente Confetra Anna Masutti, Presidente RFI S.p.A Modera Sebastiano Barisoni, Vice Direttore di Radio24 Ore 12,30 CHIUSURA LAVORI Enrico Giovannini* Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Ore 13,00 LIGHT LUNCH L' INGRESSO è GRATUITO PREVIA ISCRIZIONE ONLINE AL SEGUENTE LINK: <https://interporticentro.eventbrite.it> Per ulteriori informazioni (dalle 9,00 alle 12,00): Segreteria UIR: segreteria@unioneinterportiriuniti.org tel. 06 54221326 Segreteria Interporto Padova SpA: info@interportopd.it tel. 049 7621811 PARCHEGGIO GRATUITO in VIA GOLDONI INGRESSO 'C'

Il Nautilus

Focus

Riunione del Consiglio della Federazione del Mare

Il 1° marzo, si è tenuta - in video conferenza - la prima riunione del 2022 del Consiglio della Federazione del Mare, presieduto da Mario Mattioli. Hanno partecipato i vice presidenti della Federazione Anton Francesco Albertoni (Confindustria Nautica) e Vincenzo Petrone (ASSONAVE); il Segretario Generale Laurence Martin (CONFITARMA), i vice segretari generali Oliviero Giannotti (**ASSOPORTI**) Marco Paifelman (FEDERAGENTI) e Marina Stella (Confindustria Nautica), nonché i Consiglieri e gli invitati permanenti Eugenio Massolo (Accademia Italiana Marina Mercantile); Giorgio Berlingieri (AIDIM); Luca Grilli (ANCIP), Francesca Biondo e Emanuele Sciacovelli (FEDERPESCA); Cristina Castellini, Pierluigi Portalupi e Francesco Viacava (ANIA), Roberto Cazzulo (Registro Italiano Navale, Guido Grimaldi e Luca Sisto (CONFITARMA), Romano Grandi (Collegio Capitani), Andrea Piantini (ASSONAVE), Alessandro Santi (FEDERAGENTI), Andrea Scarpa (FEDESPEDI), Sandro Scarrone (CETENA). Hanno partecipato altresì in qualità di invitati: Francesco Beltrame, presidente ENR Ente Nazionale di Ricerca e promozione per la standardizzazione, Andrea Conte, Rappresentante dell'Italia all'IMO, Daniele Bosio e Gianpaolo Neri (MAECI), Roberto Cimino (Cluster BIG), Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Aurelio De Carolis, Comandante in capo della Squadra navale della Marina militare, Christos Economou, Acting Director Directorate A Maritime Policy and Blue Economy (DG MARE), Ruben Eiras, Direttore Generale Forum Oceano, Alessandro Ferrari (Assiterminal), Rosalba Giugni (Marevivo), Matteo Marconi (Assorimorchiatori), Leonardo Manzari (WestMed Italy), Fabrizio Monticelli (FORMARE), Maria Cristina Pedicchio (Università di Trieste). Il Presidente Mattioli, nell'introdurre i lavori della riunione, si è soffermato sulla grave crisi venutasi a creare a seguito dell'attacco della Russia all'Ucraina. "Tutto il cluster marittimoportuale, italiano ed internazionale, monitora con attenzione la situazione che inevitabilmente si ripercuote sui traffici marittimi, sulle navi e - ancor più - sugli equipaggi - ha affermato Mario Mattioli - in particolare sui marittimi ucraini per i quali si avvicina la fine dei contratti d'imbarco ma non possono tornare a casa. Inoltre, vi sono molti rischi derivanti dalla impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell'UE. È di queste ore, inoltre, la notizia che il Governo britannico ha deciso di vietare l'accesso alle navi russe nei porti inglesi e che il Parlamento europeo ha chiesto un'azione in tal senso a livello UE". "È evidente - ha concluso Mattioli - che la situazione è in costante evoluzione e, come ha affermato questa mattina il Presidente Draghi al Senato "L'eroica resistenza del popolo ucraino, del suo presidente Zelensky, ci mettono davanti a una nuova realtà e ci obbligano a compiere scelte fino a pochi mesi fa impensabili". Anche la Federazione del Mare esprime la sua solidarietà al Governo ucraino e a tutta



Il Nautilus

Focus

la popolazione di questo Paese che lotta in difesa del bene più prezioso: la libertà". In proposito, Luca Sisto, ha evidenziato le difficoltà operative di unità mercantili di bandiera italiana presenti nei porti ucraini e russi ed ha sollecitato l'intervento delle autorità preposte ai controlli per risolvere tali situazioni connesse soprattutto con le disposizioni in materia di maritime security. Andrea Conte, ha ricordato che l'IMO in questo momento segue con grande attenzione la crisi in Ucraina e soprattutto per quanto concerne i marittimi il Seafarer Crisis Action Team si sta occupando di risolvere le problematiche legate ai cambi equipaggio ed ai rimatri. Altro tema di grande attualità è quello della proposta di creare un'area SECA nel Mar Mediterraneo che, una volta concluso l'iter di approvazione con i relativi aggiornamenti della Marpol potrebbe entrare in vigore nel gennaio 2025. In queste settimane, al centro dell'attenzione dell'IMO anche il tema safety & fire prevention, soprattutto a seguito dell'incidente della Euroferry Olympia. In proposito Guido Grimaldi, ha colto l'occasione per ringraziare tutti coloro che sono intervenuti in soccorso della Euroferry Olympia, e in particolare l'equipaggio della nave, grazie ai quali è stato possibile mettere in salvo un gran numero di persone. In merito alla possibilità di creare una zona SECA nel Mediterraneo, Guido Grimaldi si è detto favorevole perché certamente ciò contribuirà a raggiungere i migliori target climatici. Peraltro, ha espresso perplessità circa il sistema delle ETS che così come è stato impostato potrebbe creare pesanti disparità di applicazione con evidenti impatti negativi per alcuni armatori e per alcune direttrici di traffico come le autostrade del mare. Ciò potrebbe comportare un backshift modale con un aumento di circa il 70% delle emissioni di CO₂ sulle strade. L'Amm. Aurelio De Carolis, e l'Amm. Nicola Carlone hanno descritto l'attività messa in campo dalla Marina Militare e dalla Guardia Costiera a seguito del conflitto in Ucraina soprattutto a tutela della navigazione marittima e delle unità mercantili italiane. Christos Economou ha illustrato la missione Ue denominata Starfish 2030 che, ispirandosi alla forma della stella marina, è una delle 5 missioni inserite nel programma Horizon Europe volto a perseguire cinque obiettivi trasversali e complementari che, insieme, vogliono contribuire al ripristino ed alla rigenerazione degli Oceani, mari e acque interne, indicando le azioni (targets) concrete che verranno intraprese entro 2030. Tale missione rappresenta un potente strumento a sostegno e attuazione delle priorità dell'Europa (Green Deal) e di avanzamento della transizione verde delle nostre economie e società, per contribuire a realizzare cambiamenti su larga scala e coinvolgere tutte le parti interessate, con nuove forme di governance e collaborazione. Gli obiettivi sono: far diventare l'Europa climaticamente neutra (puntando a riduzioni nette di emissioni di gas serra), una crescita economica svincolata dall'uso delle risorse (grazie all'economia circolare), nessuna persona e nessun luogo lasciati indietro (politiche human-centric). Successivamente, Ruben Eiras, ha illustrato la missione di Forum Oceano, il cluster marittimo portoghese, che, coniugando l'economia blu con innovazione, industria, finanza e imprenditorialità, vuole mobilitare imprese, start-up, centri di ricerca, università, pubblica amministrazione e finanza per generare nuovi modelli di business verso un'economia del mare in grado di creare reddito generando al contempo un impatto ambientale e sociale positivo, attraverso

Il Nautilus

Focus

L'innovazione tecnologica e commerciale basata sulla decarbonizzazione, la digitalizzazione e la circolarità dei processi. Leonardo Manzari, ha illustrato i progressi dell'iniziativa Westmed Maritime Cluster Alliance (5+5) volta a creare un'alleanza dei cluster marittimi nel Mediterraneo. In particolare, i cluster marittimi di Italia e Tunisia svolgono un ruolo essenziale come mediatori tra le macroregioni dell'UE e i paesi vicini nel Mediterraneo. Sono attori essenziali nell'aggregare le PMI locali e le grandi imprese in una serie di settori dell'economia blu, anche attraverso sinergie con le imprese coinvolte nelle complesse catene del calore nelle attività terrestri. In questo contesto, il Cluster Big e la Federazione del Mare proseguono il loro dialogo privilegiato bilaterale con il nuovo cluster marittimo tunisino al fine di creare una rete di cluster marittimi nel Mediterraneo. Francesco Beltrame, ha parlato del workshop "Addressing the impact of Climate Change in the Mediterranean and the Indian Ocean: Sharing solutions & best practices in maritime shipping & water management", organizzato da ENR e Acquedotto Pugliese nel contesto della Partnership di dialogo Italia-IOA coordinata dal MAECI, che il prossimo 23 marzo verrà ospitato nel Padiglione italiano di EXPO Dubai 2022 nel corso del quale verrà presentato il progetto ZEUS (Zero Emission Ultimate Ship). Laurence Martin, ha ricordato che l'Italia è ufficialmente candidata come paese organizzatore della decima edizione del Forum Mondiale dell'Acqua 2024, il più importante evento internazionale del settore. Roma, Firenze e Assisi sono le città che ospiteranno gli eventi legati al Forum. Infine, a seguito della richiesta dell'Assiterminal, il Consiglio ha approvato la sua adesione alla Federazione del Mare.

Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica

Appuntamento con la VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, il 9, 10 e 11 marzo a Milano e in live streaming

Milano -I periodici sondaggi condotti sulle opinioni delle popolazioni e delle élite economiche dei Paesi industrializzati attribuiscono ai cambiamenti climatici una collocazione molto elevata nella classifica delle minacce alla sicurezza. Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry affronta questo argomento il prossimo 11 marzo, con il convegno Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica. Come fare e chi paga? La sessione, condotta da Daniele Testi, Presidente di SOS Logistica l' associazione dedicata alla promozione della logistica sostenibile, cerca da una parte di fornire indicazioni sui possibili strumenti di perseguire la sostenibilità senza far esplodere i costi, condanna a morte di ogni transizione ecologica. Ne parlano Mario Dogliani, Presidente di SDG4MED, Antonella Querci, Direttore Innovazione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale, Ennio Cascetta, Docente e Presidente, Universitas Mercatorum e Cluster Tecnologico Nazionale Trasporti e Marco Lopez de Gonzalo, Partner, Studio Legale Mordiglia. Andrea Condotta, esponente di ALICE e 2ZERO, sposta l' attenzione sul ruolo che i grandi caricatori, ossia le aziende della produzione e della distribuzione, rivestono nel guidare la transizione nella logistica, avendo il potere di favorire e premiare gli operatori più impegnati. Gian Carlo Poddighe, Vicepresidente del CESMAR, ricorda che la sicurezza energetica del nostro Paese, premessa necessaria di ogni possibile transizione, passano dalla logistica marittima e dal mare. La sessione si chiude con un' interessante case study sulla sostenibilità della logistica di un settore fondamentale del Made in Italy. Ne trattano Francesco Querci, Presidente dell' Interporto della Toscana Centrale e Andrea Cavicchi, Presidente del Consorzio Italiano Implementazione Detox illustrando il progetto City gate. Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, ed è in programma il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Conferenze di Assolombarda da cui verrà anche trasmesso in live streaming.



Il Nautilus

Focus

Mar Nero e Mar d' Azov più sicurezza della navigazione, lo chiede la Grecia all' IMO

Atene . Dopo i vari attacchi subiti a navi mercantili con alcuni marittimi feriti ed un morto, il Ministro delle Attività Marittime e della Politica insulare di Atene, Ioannis Plakiotakis, ha contattato il Segretario generale dell' IMO, Kitack Lim, manifestando preoccupazione per gli effetti negativi sui marittimi e sulla navigazione della crisi in atto dovuta alla guerra Ucraina - Russia. Per questo la Grecia ha chiesto all' IMO l' immediata convocazione di un consiglio straordinario dell' International Maritime Organization (IMO) sulla sicurezza della navigazione e dei marittimi nel Mar Nero e nel Mar d' Azov. Così, dopo altri Paesi comunitari, Italia, Belgio, Olanda, Danimarca, Germania, Cipro e Malta, la Grecia ha risposto immediatamente a un' importante iniziativa della presidenza francese dell' Ue, ricordando che dal 25 febbraio scorso, la Russia ha dispiegato in quelle acque unità navali militari e l' Ucraina ha chiuso i porti alla navigazione commerciale. A conferma dell' elevato rischio per la navigazione commerciale nella regione, ieri, il centro NATO Shipping Centre, ha diramato l' allerta, denunciando che il rischio di danni collaterali o colpi diretti alla navigazione civile nell' area nord occidentale del Mar Nero è considerato MOLTO ALTO. Vi sono forti indicatori dell' aumento dell' intensità delle operazioni militari lungo la costa ucraina del Mar Nero e nel Golfo di Odessa. Il rischio di disturbo GPS, spoofing AIS, disturbo delle comunicazioni, interferenze elettroniche e attacchi informatici nell' area è considerato elevato. Non si possono escludere molestie e dirottamento delle spedizioni nella zona. Un gran numero di avvisi di navigazione sono stati emessi dal NAVAREA COORDINATOR III (responsabile della trasmissione degli avvisi NAVAREA sul Mar Nero e sul Mar d' Azov), coprendo una serie di aree di allerta, comprese le aree di pericolo di mine (NAVAREA III 0092/22 (MAR NERO) come è evidenziato nella mappa proposta. La mappa raffigurante le AVVISI di NAVIGAZIONE, in vigore il 03 marzo 2022, emesse dall' Ufficio Idrografico spagnolo NAVAREA COORD III: Le navi devono garantire che il sistema di identificazione automatica (AIS) sia sempre in trasmissione (tranne quando il comandante ritenga che continuare ad operare AIS possa compromettere la sicurezza o l' incolumità della nave o quando un incidente di sicurezza è imminente), coerentemente con le disposizioni della Convenzione internazionale per il Safety of Life at Sea (SOLAS) e monitorare il canale VHF 16. Per evitare un impegno accidentale, si raccomanda di mantenere il segnale AIS contenente le informazioni d' identificazione di base. Si prega di segnalare qualsiasi incidente a NSC via e-mail a: info@shipping.nato.int. Abele Carruezzo.



COMMODITIES: UNA PANORAMICA SUL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E DRIVER DI MERCATO

Nel 2021, dopo il manifestarsi della pandemia, il poderoso rimbalzo dell'attività economica mondiale ha innescato un fortissimo incremento dei prezzi delle commodities. Partendo da tale presupposto, Enrico Paglia, shipping analyst di banchero costa, una delle primarie società di brokeraggio marittimo al mondo, ha analizzato i principali mercati dello shipping nel corso del webinar 'Commodities: una panoramica sul trasporto internazionale di merci e driver di mercato', organizzato il 3 marzo da Banchero Costa Network con il Gruppo Giovani Armatori di Confindustria. Nel suo saluto introduttivo, Salvatore d'Amico, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, ha evidenziato come la grave situazione determinata dall'attuale guerra in Ucraina avrà inevitabilmente effetti sul trasporto marittimo internazionale, sia dal punto di vista della sicurezza della navigazione sia, naturalmente, per quanto riguarda i mercati a seguito delle sanzioni adottate da Stati Uniti ed Europa nei confronti della Russia. Enrico Paglia ha analizzato i quattro settori principali dello shipping: containers, carico secco alla rinfusa, petroliere e LNG carriers (o metaniere). Per quanto riguarda le portacontainer, la forte domanda di trasporto dovuta allo spostamento della spesa delle famiglie dal settore dei servizi a quello dei beni durevoli durante il periodo di lockdown, più o meno globale, ha messo in crisi le catene di approvvigionamento delle merci (supply chains), con pesanti ripercussioni sulla disponibilità di navi limitando la capacità di trasporto e facendo schizzare al rialzo le rate di nolo. Guardando al portafoglio ordini di nuove unità, nel 2022 ci sarà un ragionevole numero di consegne ma si prevede che un considerevole aumento nel 2023: un consistente aumento di navi in servizio dovrebbe permettere un graduale ridimensionamento del costo del trasporto e delle rate di nolo, ma occorrerà anche risolvere i problemi della catena logistica per evitare la congestione nei porti. In ogni caso, secondo Enrico Paglia, non si tornerà nel breve o medio termine ai livelli di nolo ultra-depressi che hanno caratterizzato il settore nel decennio precedente. Anche il settore dry bulk ha beneficiato del forte rimbalzo dell'attività economica: alla buona crescita della domanda si sono aggiunti la riorganizzazione del traffico di carbone a livello globale, che ha fatto aumentare le tonnellate-miglia, nonché i ritardi nei porti (che hanno sfiorato il 20% a Settembre 2021), sicché i noli sono decisamente aumentati registrando rate che non si vedevano da una decina di anni nel settore. Per le petroliere, Paglia ha illustrato le ragioni che mantengono la domanda di trasporto di petrolio a livelli minori di quelli pre-pandemia. Se poi si considera che, nel frattempo la flotta ha continuato a crescere con decisione a causa degli ordini piazzati prima della pandemia, si spiega perché il settore sia fortemente depresso da ormai quasi 2 anni. La crescente della domanda di LNG di anno in anno ha portato ad una forte crescita della flotta, con enormi investimenti a livello mondiale



Il Nautilus

Focus

per il trasporto marittimo di gas naturale stati enormi (esemplari le dinamiche in Qatar, Australia e Stati Uniti), che probabilmente sono ancora insufficienti e insieme ad una costante mancanza di capacità di rigassificazione limitano fortemente una crescita della domanda che potrebbe essere ancora superiore ai livelli che si stanno registrando. Le rate di nolo spot restano fortemente stagionali con in picchi nel periodo invernale nell' emisfero boreale e 8 mesi di noli relativamente bassi. Riguardo all' attuale situazione in Ucraina, Enrico Paglia ha illustrato quali sono i traffici con il Mar Nero, evidenziando il forte interscambio commerciale che lega Unione Europea e Russia e sottolineando che, dopo sette giorni dall' inizio della guerra, è molto difficile fare previsioni soprattutto perché le sanzioni contro la Russia sono in costante aggiornamento. In conclusione, Enrico Paglia ha ricordato che circa un quarto del grano mondiale viene esportato annualmente dall' Ucraina e dal Mar Nero: destabilizzare questa regione avrà sicuramente un impatto sui prezzi e ciò è particolarmente rischioso. Inoltre, anche se le materie prime energetiche (gas, petrolio, prodotti raffinati e carbone) non sono al momento oggetto di sanzioni, data la forte dipendenza europea dalla Russia, eventuali interruzioni delle forniture avrebbero certamente enormi effetti sulla domanda di navi e quindi sui noli.

Materie prime, rincari così nemmeno negli anni '70

Rialzi di prezzo e volatilità senza precedenti, al record gas, grano e alluminio

Sissi Bellomo

Rincari e volatilità esasperati, prezzi ai massimi da almeno un decennio, se non addirittura a livelli mai visti, come per il gas, che ieri ha di nuovo aggiornato il record storico a 208 euro per Megawattora al Ttf. Per le materie prime è stata una settimana nera, addirittura una delle peggiori nella storia. La guerra in Ucraina e le sanzioni contro la Russia hanno scosso il mercato più dell'esplosione della pandemia da Covid nel 2020 o prima ancora, nel 2007-2008, quando una vertiginosa salita dei prezzi si schiantò con il collasso di Lehman Brothers e la Grande recessione globale.

I maggiori indici di materie prime sono ai massimi da 14 anni, dopo aver guadagnato oltre il 10% in una settimana: un balzo così forte e rapido secondo Bloomberg non si era verificato nemmeno all'apice dello shock petrolifero dei primi anni '70.

Se qualche investitore brinda ad eccezionali plusvalenze, il mondo intero è tornato a temere lo spettro della stagflazione: l'inflazione, già alle stelle, rischia un'ulteriore impennata e l'economia minaccia di frenare per il costo esorbitante dell'energia, aggravato da rincari e carenze di ogni tipo.

L'allarme suona più forte in Europa, vicina dal punto di vista geografico e commerciale alla Russia. L'euro peraltro è ai minimi da due anni sul dollaro, valuta in cui è quotata la maggior parte delle materie prime: l'effetto cambio ci farà spendere ancora di più.

Il gas, che già pesa come un macigno sulle bollette, nell'ultima settimana è più che raddoppiato di prezzo, su valori dieci volte superiori a un anno fa, e potrebbe rincarare ulteriormente se si fermeranno i flussi nei gasdotti dalla Russia.

Anche per il grano questa settimana passerà - tristemente - alla storia.

Con le spedizioni dal Mar Nero bloccate (e un quarto dell'export globale in mano a Mosca e Kiev) c'è stato un rincaro di una rapidità e intensità senza precedenti: oltre il 40% da lunedì, con un nuovo record storico ieri a Parigi a 426 euro per tonnellata. Rialzi analoghi a Chicago, dove il mais si è apprezzato come non faceva dal 2008, quasi il 20% in una settimana.

Il petrolio invece non rincarava così in fretta da metà 2020, epoca in cui i maxi tagli produttivi dell'Opec+ si sommavano alla forte ripresa delle attività dopo la paralisi da Covid: il Brent ha guadagnato più del 20%, spingendosi fino a un soffio da 120 dollari al barile giovedì, per poi ripiegare intorno a 113 \$. Le quotazioni (come quelle del gas) hanno avuto oscillazioni enormi, anche superiori a 20 dollari: una volatilità mai vista nell'intera storia dei futures sul greggio del Mare del Nord, creati nel 1988. Le sanzioni risparmiano i combustibili, ma l'export di petrolio russo è crollato lo stesso e presto Mosca potrebbe dover frenare le estrazioni, avverte Ubs, perché dispone di capacità di stoccaggio limitate.



Il Sole 24 Ore

Focus

Per i metalli la situazione è altrettanto difficile. L' alluminio - che risente in modo particolare anche del caro energia - macina record: il picco più recente ieri a 3.867 \$/tonnellata a Londra, dove la settimana si è chiusa con un rialzo vicino al 15%, il più forte di sempre. Un' impennata così non si era vista nemmeno nel 2018, quando le sanzioni Usa contro Oleg Deripaska paralizzarono le attività di Rusal. Oggi la società non è oggetto di misure punitive, ma anche la sua produzione fatica a uscire dalla Russia per difficoltà nei pagamenti e nell' assicurazione dei carichi e perché le maggiori compagnie di navigazione evitano i porti del Paese.

Nemmeno Norilsk è sotto sanzioni, ma il nickel è rincarato di oltre il 15% in settimana, come non faceva dal 2008, fino a superare 30mila dollari per tonnellata. Nello stesso tempo il palladio si è apprezzato del 24% avvicinandosi a quota 3mila dollari l' oncia: da Mosca arriva - o meglio: arrivava - il 40% dell' offerta globale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Focus

RINA ha istituito un Comitato Italiano per la Decarbonizzazione del settore marittimo

Già attivate analoghe iniziative in Grecia, Nord Europa e Asia

La società italiana di classificazione navale RINA ha istituito un Comitato Italiano per la Decarbonizzazione del settore marittimo con l'obiettivo di riunire i principali stakeholder del settore impegnati nel confronto di idee, nello studio e nella promozione di nuovi metodi per raggiungere i target stabiliti dalle Nazioni Unite per l'industria dello shipping con l'IMO 2050. In particolare, il dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e produttori di componentistica avrà l'obiettivo di identificare opportunità immediate e potenziali in ambito tecnologico, normativo e finanziario. Nel corso del 2021 RINA ha già attivato analoghi Comitati in Grecia, Nord Europa e Asia. I membri si incontreranno periodicamente. Inoltre saranno organizzati incontri più ampi con la partecipazione di membri dei Comitati del RINA per la decarbonizzazione in altri paesi al fine di massimizzare la partecipazione multisetoriale e multicompetenza. All'interno del Comitato sono già stati creati dei gruppi di lavoro con focus differenti: Fuel EU Maritime & ETS (Emission Trading System), presieduto da Andrea Cosulich, presidente onorario Fratelli Cosulich LNG Activities; IMO EEXI, CII & Operational Profiles, guidato da Vincenzo Romeo, amministratore delegato di Nova Marine Carriers; Sustainable Finance and Fundings, presieduto da Marco Fiori, amministratore delegato di Premuda. A breve, inoltre, verrà costituito un team Hydrogen and Ammonia. «Abbiamo l'opportunità - ha spiegato Salvatore d' Amico, fleet director del gruppo d' Amico e presidente del Comitato - di creare un nuovo paradigma grazie a soluzioni immediatamente applicabili che potrebbero accelerare il processo di decarbonizzazione. Non è possibile vincere questa sfida da soli e la cooperazione è indispensabile affinché il settore ne possa beneficiare per intero».



COMMODITIES: UNA PANORAMICA SUL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E DRIVER DI MERCATO

Nel 2021, dopo il manifestarsi della pandemia, il poderoso rimbalzo dell'attività economica mondiale ha innescato un fortissimo incremento dei prezzi delle commodities. Roma, 4 marzo 2022 - Partendo da tale presupposto, Enrico Paglia, shipping analyst di Banchemo Costa, una delle primarie società di brokeraggio marittimo al mondo, ha analizzato i principali mercati dello shipping nel corso del webinar "Commodities: una panoramica sul trasporto internazionale di merci e driver di mercato", organizzato il 3 marzo da Banchemo Costa Network con il Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. Nel suo saluto introduttivo, Salvatore d'Amico, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, ha evidenziato come la grave situazione determinata dall'attuale guerra in Ucraina avrà inevitabilmente effetti sul trasporto marittimo internazionale, sia dal punto di vista della sicurezza della navigazione sia, naturalmente, per quanto riguarda i mercati a seguito delle sanzioni adottate da Stati Uniti ed Europa nei confronti della Russia. Enrico Paglia ha analizzato i quattro settori principali dello shipping: containers, carico secco alla rinfusa, petroliere e LNG carriers (o metaniere). Per quanto riguarda le portacontainer, la forte domanda di trasporto dovuta allo spostamento della spesa delle famiglie dal settore dei servizi a quello dei beni durevoli durante il periodo di lockdown, più o meno globale, ha messo in crisi le catene di approvvigionamento delle merci (supply chains), con pesanti ripercussioni sulla disponibilità di navi limitando la capacità di trasporto e facendo schizzare al rialzo le rate di nolo. Guardando al portafoglio ordini di nuove unità, nel 2022 ci sarà un ragionevole numero di consegne ma si prevede che un considerevole aumento nel 2023: un consistente aumento di navi in servizio dovrebbe permettere un graduale ridimensionamento del costo del trasporto e delle rate di nolo, ma occorrerà anche risolvere i problemi della catena logistica per evitare la congestione nei porti. In ogni caso, secondo Enrico Paglia, non si tornerà nel breve o medio termine ai livelli di nolo ultra-depressi che hanno caratterizzato il settore nel decennio precedente. Anche il settore dry bulk ha beneficiato del forte rimbalzo dell'attività economica: alla buona crescita della domanda si sono aggiunti la riorganizzazione del traffico di carbone a livello globale, che ha fatto aumentare le tonnellate-miglia, nonché i ritardi nei porti (che hanno sfiorato il 20% a Settembre 2021), sicché i noli sono decisamente aumentati registrando rate che non si vedevano da una decina di anni nel settore. Per le petroliere, Paglia ha illustrato le ragioni che mantengono la domanda di trasporto di petrolio a livelli minori di quelli pre-pandemia. Se poi si considera che, nel frattempo la flotta ha continuato a crescere con decisione a causa degli ordini piazzati prima della pandemia, si spiega perché il settore sia fortemente depresso da ormai quasi 2 anni. La crescente domanda di LNG di anno in anno ha portato ad una forte crescita della flotta, con enormi investimenti a livello mondiale



Roma, 4 marzo 2022 - Partendo da tale presupposto, Enrico Paglia, shipping analyst di Banchemo Costa, una delle primarie società di brokeraggio marittimo al mondo, ha analizzato i principali mercati dello shipping nel corso del webinar "Commodities: una panoramica sul trasporto internazionale di merci e driver di mercato", organizzato il 3 marzo da Banchemo Costa Network con il Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. Nel suo saluto introduttivo, Salvatore d'Amico, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, ha evidenziato come la grave situazione determinata dall'attuale guerra in Ucraina avrà inevitabilmente effetti sul trasporto marittimo internazionale, sia dal punto di vista della sicurezza della navigazione sia, naturalmente, per quanto riguarda i mercati a seguito delle sanzioni adottate da Stati Uniti ed Europa nei confronti della Russia.

Informatore Navale

Focus

per il trasporto marittimo di gas naturale stati enormi (esemplari le dinamiche in Qatar, Australia e Stati Uniti), che probabilmente sono ancora insufficienti e insieme ad una costante mancanza di capacità di rigassificazione limitano fortemente una crescita della domanda che potrebbe essere ancora superiore ai livelli che si stanno registrando. Le rate di nolo spot restano fortemente stagionali con in picchi nel periodo invernale nell' emisfero boreale e 8 mesi di noli relativamente bassi. Riguardo all' attuale situazione in Ucraina, Enrico Paglia ha illustrato quali sono i traffici con il Mar Nero, evidenziando il forte interscambio commerciale che lega Unione Europea e Russia e sottolineando che, dopo sette giorni dall' inizio della guerra, è molto difficile fare previsioni soprattutto perché le sanzioni contro la Russia sono in costante aggiornamento. In conclusione, Enrico Paglia ha ricordato che circa un quarto del grano mondiale viene esportato annualmente dall' Ucraina e dal Mar Nero: destabilizzare questa regione avrà sicuramente un impatto sui prezzi e ciò è particolarmente rischioso. Inoltre, anche se le materie prime energetiche (gas, petrolio, prodotti raffinati e carbone) non sono al momento oggetto di sanzioni, data la forte dipendenza europea dalla Russia, eventuali interruzioni delle forniture avrebbero certamente enormi effetti sulla domanda di navi e quindi sui noli.

ROYAL CARIBBEAN - "WONDER OF THE SEAS" IN PARTENZA: IL 4 MARZO IL VIA AL PRIMO VIAGGIO UFFICIALE

A partire dal mese di marzo, la nave Wonder of the Seas di Royal Caribbean inaugurerà un modo completamente nuovo di vivere tutta la bellezza di una crociera. Il momento tanto atteso è arrivato e Wonder of the Seas di Royal Caribbean farà il suo debutto ufficiale negli Stati Uniti e in Europa. Milano, marzo 2022 - L'attesissima nave è pronta a salpare per i Caraibi da Fort Lauderdale il 4 marzo 2022, facendo rotta successivamente verso Barcellona e Roma. Famiglie e viaggiatori avranno finalmente la possibilità di scoprire le sue otto differenti aree, chiamate quartieri, come, per esempio, la prima classe Oasis, che include tutte i nuovi servizi e attività, quali la Suite Neighborhood, il bar a sbalzo chiamato The Vue e la Wonder Playscape, area giochi interattiva all'aperto per bambini con una vista mozzafiato. Anche grazie ad attrattive amatissime, quali The Ultimate Abyss, lo scivolo più alto mai realizzato a bordo di una nave; il gigantesco spazio verde del quartiere Central Park e l'emozionante esperienza del ponte piscina ispirata ai Caraibi, la nuovissima e incredibile nave porterà gli amanti dell'avventura di tutte le età a reimmaginare il proprio modo di stare a bordo, portando con sé, ancora una volta, ricordi indimenticabili.

"Con metà della nostra flotta che naviga di nuovo, siamo incoraggiati dai risultati che stiamo ottenendo. Stati Uniti ed Europa sono pronte ad accogliere una nave nuova di zecca e avveniristica come Wonder of the Seas", ha commentato Michael Bayley, presidente e CEO di Royal Caribbean International. "Wonder splenderà nei Caraibi e nel Mediterraneo con tutta la sua meraviglia e quello che riserverà ai viaggiatori è un'esperienza davvero inedita di vacanza che mette in evidenza il meglio di Royal Caribbean, reimmagina i classici di sempre e porta a bordo nuove avventure che ogni ospite, a prescindere dall'età, potrà godersi". Con un patrimonio di oltre 50 anni di capacità di innovare, creando straordinarie esperienze di navigazione, Royal Caribbean riesce costantemente a mettere a punto occasioni di vacanza appaganti e sorprendenti. E sulla Wonder il rinomato concetto di quartiere della Classe Oasis prende vita ancora una volta arricchito da esperienze mai viste prima e con l'immane presenza di grandi classici resi ancora più incredibili, tra cui: Nuove avventure e nuovi successi ancora più spettacolari: Suite Class Neighborhood: l'ottavo quartiere, presente solo su Wonder, offrirà agli ospiti della classe Royal Suite un altissimo Suite Sun Deck in una nuova posizione, dotata di piscina a sfioro, bar, numerosi lettini e angoli per rilassarsi; unitamente a servizi molto amati quali il ristorante esclusivo Coastal Kitchen e la Suite Lounge. Senza dimenticare, la più grande Ultimate Family Suite per nuclei di 10 persone; Wonder Playscape: l'area di gioco a tema sottomarino permetterà di vivere un'avventura completamente nuova con scivoli, pareti di arrampicata, giochi, un murale interattivo che si attiva al tatto e puzzle che faranno davvero sbalordire tutti i bambini; The Vue: il più felice degli



HOME | NUMERI PRECEDENTI | ARCHIVIO | CONTATTI

ROYAL CARIBBEAN - "WONDER OF THE SEAS" IN PARTENZA: IL 4 MARZO IL VIA AL PRIMO VIAGGIO UFFICIALE



A partire dal mese di marzo, la nave Wonder of the Seas di Royal Caribbean inaugurerà un modo completamente nuovo di vivere tutta la bellezza di una crociera.

Il momento tanto atteso e atteso Wonder of the Seas di Royal Caribbean farà il suo debutto ufficiale negli Stati Uniti e in Europa.



Ultime News dal P.

Milano, marzo 2022 - L'attesissima nave è pronta a salpare per i Caraibi da Fort Lauderdale il 4 marzo 2022, facendo rotta successivamente verso Barcellona e Roma. Famiglie e viaggiatori avranno finalmente la possibilità di scoprire le sue otto differenti aree, chiamate quartieri, come, per esempio, la prima classe Oasis, che include tutte i nuovi servizi e attività, quali la Suite Neighborhood, il bar a sbalzo chiamato The Vue e la Wonder Playscape, area giochi interattiva all'aperto per bambini con una vista mozzafiato. Anche grazie ad attrattive amatissime, quali The Ultimate Abyss, lo scivolo più alto mai realizzato a bordo di una nave, il gigantesco spazio verde del quartiere Central Park e l'emozionante esperienza del ponte piscina ispirata ai Caraibi, la

FUNZIONE PUBBLICA

Informatore Navale

Focus

hours prenderà vita in questo nuovo bar a sbalzo, ubicato in posizione ad alto tasso panoramico sul ponte della piscina; sarà ancora più straordinario dopo il tramonto, grazie agli effetti di luce prodotti dal suo soffitto a mosaico; Esperienza sul ponte della piscina : The Lime & Coconut sarà pervasa da una coinvolgente atmosfera caraibica, con due bar a bordo piscina e musica dal vivo, il trio di scivoli ad alta velocità, The Perfect Storm e il parco acquatico per bambini Splashaway Bay . Raffinati gazebo, lettini e molto altro ancora offriranno molti piacevoli angoli ideali per rilassarsi, godendosi, magari, un film sotto le stelle sul più grande schermo cinematografico a bordo piscina della flotta Royal Caribbean. In ogni quartiere di tutte le navi della Classe Oasis è presente combinazione di servizi ed esperienze senza uguali, tra cui, appunto, lo scivolo The Ultimate Abyss ; i nuovi spazi dedicati ai bambini e ai ragazzi Adventure Ocean , Social100 e The Patio ; il simulatore di surf FlowRider , due pareti di arrampicata e la zip line alta nove ponti. Dalla giostra ospitata da Boardwalk , il quartiere preferito dalle famiglie - ispirato a rinomate passerelle come quelle di Coney Island - alle cene raffinate offerte dalla verde oasi del quartiere Central Park , passando per la varietà di ristoranti e le attività di intrattenimento mozzafiato, nessun giorno a bordo sarà simile a un altro La nuova nave offrirà differenti formule per vivere la sua straordinaria unicità, grazie a proposte di 7 notti, come quella che da Fort Lauderdale esplorerà i Caraibi orientali e occidentali, facendo tappa in destinazioni come Cozumel (Messico), Philipsburg (Sint Marteen), San Juan, Porto Rico e molte altre ancora. A prescindere dall' itinerario caraibico che gli ospiti sceglieranno, ogni percorso di navigazione raggiungerà l' isola privata di Royal Caribbean, per una giornata - Perfect Day at CocoCay - di emozioni e di relax diversa da tutte le altre. Dopo i viaggi attraverso i mari del continente americano, la meravigliosa nuova nave della Classe Oasis si dirigerà verso il Mediterraneo, dando finalmente vita alla sua stagione inaugurale europea. Con partenze da Barcellona e da Roma, per crociere di 7 notti nel Mediterraneo occidentale, i passeggeri avranno modo di sperimentare vacanze memorabili, andando alla scoperta di destinazioni iconiche, come, per esempio, Palma di Maiorca e Capri. Gli itinerari caraibici della Wonder sono prenotabili attraverso il sito web della Royal Caribbean e nelle migliori agenzie di viaggi. Le navigazioni europee della nuova nave saranno operative da mercoledì 22 settembre.

Informatore Navale

Focus

Riunione del Consiglio della Federazione del Mare

Il 1° marzo, si è tenuta - in video conferenza - la prima riunione del 2022 del Consiglio della Federazione del Mare, presieduta da Mario Mattioli

Mattioli: la crisi ucraina al centro dell' attenzione del cluster marittimo italiano
Hanno partecipato i vice presidenti della Federazione Anton Francesco Albertoni (Confindustria Nautica) e Vincenzo Petrone (ASSONAVE); il Segretario Generale Laurence Martin (CONFITARMA), i vice segretari generali Oliviero Giannotti (**ASSOPORTI**) Marco Paifelman (FEDERAGENTI) e Marina Stella (Confindustria Nautica), nonché i Consiglieri e gli invitati permanenti Eugenio Massolo (Accademia Italiana Marina Mercantile); Giorgio Berlingieri (AIDIM); Luca Grilli (ANCIP), Francesca Biondo e Emanuele Sciacovelli (FEDERPESCA); Cristina Castellini, Pierluigi Portalupi e Francesco Viacava (ANIA), Roberto Cazzulo (Registro Italiano Navale, Guido Grimaldi e Luca Sisto (CONFITARMA), Romano Grandi (Collegio Capitani), Andrea Piantini (ASSONAVE), Alessandro Santi (FEDERAGENTI), Andrea Scarpa (FEDESPEDI), Sandro Scarrone (CETENA). Hanno partecipato altresì in qualità di invitati: Francesco Beltrame, presidente ENR Ente Nazionale di Ricerca e promozione per la standardizzazione, Andrea Conte, Rappresentante dell' Italia all' IMO, Daniele Bosio e Gianpaolo Neri (MAECI), Roberto Cimino (Cluster BIG), Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Aurelio De Carolis, Comandante in capo della Squadra navale della Marina militare, Christos Economou, Acting Director Directorate A Maritime Policy and Blue Economy (DG MARE), Ruben Eiras, Direttore Generale Forum Oceano, Alessandro Ferrari (Assiterminal), Rosalba Giugni (Marevivo), Matteo Marconi (Assorimorchiatori), Leonardo Manzari (WestMed Italy), Fabrizio Monticelli (FORMARE), Maria Cristina Pedicchio (Università di Trieste).
Il Presidente Mattioli, nell' introdurre i lavori della riunione, si è soffermato sulla grave crisi venutasi a creare a seguito dell' attacco della Russia all' Ucraina. "Tutto il cluster marittimo-portuale, italiano ed internazionale, monitora con attenzione la situazione che inevitabilmente si ripercuote sui traffici marittimi, sulle navi e - ancor più - sugli equipaggi - ha affermato Mario Mattioli - in particolare sui marittimi ucraini per i quali si avvicina la fine dei contratti d' imbarco ma non possono tornare a casa. Inoltre, vi sono molti rischi derivanti dalla impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell' UE. È di queste ore, inoltre, la notizia che il Governo britannico ha deciso di vietare l' accesso alle navi russe nei porti inglesi e che il Parlamento europeo ha chiesto un' azione in tal senso a livello UE". "È evidente - ha concluso Mattioli - che la situazione è in costante evoluzione e, come ha affermato questa mattina il Presidente Draghi al Senato "L' eroica resistenza del popolo ucraino, del suo presidente Zelensky, ci mettono davanti a una nuova realtà e ci obbligano a compiere scelte fino a pochi mesi fa impensabili". Anche la Federazione del Mare esprime



Informatore Navale

Focus

la sua solidarietà al Governo ucraino e a tutta la popolazione di questo Paese che lotta in difesa del bene più prezioso: la libertà". In proposito, Luca Sisto, ha evidenziato le difficoltà operative di unità mercantili di bandiera italiana presenti nei porti ucraini e russi ed ha sollecitato l'intervento delle autorità preposte ai controlli per risolvere tali situazioni connesse soprattutto con le disposizioni in materia di maritime security. Andrea Conte, ha ricordato che l'IMO in questo momento segue con grande attenzione la crisi in Ucraina e soprattutto per quanto concerne i marittimi il Seafarer Crisis Action Team si sta occupando di risolvere le problematiche legate ai cambi equipaggio ed ai rimatri. Altro tema di grande attualità è quello della proposta di creare un'area SECA nel Mar Mediterraneo che, una volta concluso l'iter di approvazione con i relativi aggiornamenti della Marpol potrebbe entrare in vigore nel gennaio 2025. In queste settimane, al centro dell'attenzione dell'IMO anche il tema safety & fire prevention, soprattutto a seguito dell'incidente della Euroferry Olympia. In proposito Guido Grimaldi, ha colto l'occasione per ringraziare tutti coloro che sono intervenuti in soccorso della Euroferry Olympia, e in particolare l'equipaggio della nave, grazie ai quali è stato possibile mettere in salvo un gran numero di persone. In merito alla possibilità di creare una zona SECA nel Mediterraneo, Guido Grimaldi si è detto favorevole perché certamente ciò contribuirà a raggiungere i migliori target climatici. Peraltro, ha espresso perplessità circa il sistema delle ETS che così come è stato impostato potrebbe creare pesanti disparità di applicazione con evidenti impatti negativi per alcuni armatori e per alcune direttrici di traffico come le autostrade del mare. Ciò potrebbe comportare un backshift modale con un aumento di circa il 70% delle emissioni di Co2 sulle strade. L'Amm. Aurelio De Carolis, e l'Amm. Nicola Carlone hanno descritto l'attività messa in campo dalla Marina Militare e dalla Guardia Costiera a seguito del conflitto in Ucraina soprattutto a tutela della navigazione marittima e delle unità mercantili italiane. Christos Economou ha illustrato la missione Ue denominata Starfish 2030 che, ispirandosi alla forma della stella marina, è una delle 5 missioni inserite nel programma Horizon Europe volto a perseguire cinque obiettivi trasversali e complementari che, insieme, vogliono contribuire al ripristino ed alla rigenerazione degli Oceani, mari e acque interne, indicando le azioni (targets) concrete che verranno intraprese entro 2030. Tale missione rappresenta un potente strumento a sostegno e attuazione delle priorità dell'Europa (Green Deal) e di avanzamento della transizione verde delle nostre economie e società, per contribuire a realizzare cambiamenti su larga scala e coinvolgere tutte le parti interessate, con nuove forme di governance e collaborazione. Gli obiettivi sono: far diventare l'Europa climaticamente neutra (puntando a riduzioni nette di emissioni di gas serra), una crescita economica svincolata dall'uso delle risorse (grazie all'economia circolare), nessuna persona e nessun luogo lasciati indietro (politiche human-centric). Successivamente, Ruben Eiras, ha illustrato la missione di Forum Oceano, il cluster marittimo portoghese, che, coniugando l'economia blu con innovazione, industria, finanza e imprenditorialità, vuole mobilitare imprese, start-up, centri di ricerca, università, pubblica amministrazione e finanza per generare nuovi modelli di business verso un'economia del mare in grado di creare reddito

Informatore Navale

Focus

generando al contempo un impatto ambientale e sociale positivo, attraverso l'innovazione tecnologica e commerciale basata sulla decarbonizzazione, la digitalizzazione e la circolarità dei processi. Leonardo Manzari, ha illustrato i progressi dell'iniziativa Westmed Maritime Cluster Alliance (5+5) volta a creare un'alleanza dei cluster marittimi nel Mediterraneo. In particolare, i cluster marittimi di Italia e Tunisia svolgono un ruolo essenziale come mediatori tra le macroregioni dell'UE e i paesi vicini nel Mediterraneo. Sono attori essenziali nell'aggregare le PMI locali e le grandi imprese in una serie di settori dell'economia blu, anche attraverso sinergie con le imprese coinvolte nelle complesse catene del calore nelle attività terrestri. In questo contesto, il Cluster Big e la Federazione del Mare proseguono il loro dialogo privilegiato bilaterale con il nuovo cluster marittimo tunisino al fine di creare una rete di cluster marittimi nel Mediterraneo. Francesco Beltrame, ha parlato del workshop "Addressing the impact of Climate Change in the Mediterranean and the Indian Ocean: Sharing solutions & best practices in maritime shipping & water management", organizzato da ENR e Acquedotto Pugliese nel contesto della Partnership di dialogo Italia-IORA coordinata dal MAECI, che il prossimo 23 marzo verrà ospitato nel Padiglione italiano di EXPO Dubai 2022 nel corso del quale verrà presentato il progetto ZEUS (Zero Emission Ultimate Ship). Laurence Martin, ha ricordato che l'Italia è ufficialmente candidata come paese organizzatore della decima edizione del Forum Mondiale dell'Acqua 2024, il più importante evento internazionale del settore. Roma, Firenze e Assisi sono le città che ospiteranno gli eventi legati al Forum. Infine, a seguito della richiesta dell'Assiterminal, il Consiglio ha approvato la sua adesione alla Federazione del Mare.

Informazioni Marittime

Focus

Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica, il convegno in live streaming

Appuntamento l' 11 marzo a Milano nell' ambito della sesta edizione di Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Oltre alle preoccupazioni per la guerra che da alcuni giorni imperversa in Ucraina, i periodici sondaggi condotti sulle opinioni delle popolazioni e delle élite economiche dei Paesi industrializzati attribuiscono ai cambiamenti climatici una collocazione molto elevata nella classifica delle minacce alla sicurezza. Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry affronta questo argomento il prossimo 11 marzo, con il convegno Decarbonizzazione e circolarità nell' industria e nella logistica. Come fare e chi paga? La sessione, condotta da Daniele Testi, Presidente di SOS Logistica l' associazione dedicata alla promozione della logistica sostenibile, cerca da una parte di fornire indicazioni sui possibili strumenti di perseguire la sostenibilità senza far esplodere i costi, condanna a morte di ogni transizione ecologica. Ne parlano Mario Dogliani, presidente di SDG4MED, Antonella Querci, direttore innovazione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale, Ennio Cascetta, docente e presidente, Universitas Mercatorum e Cluster Tecnologico Nazionale Trasporti e Marco Lopez de Gonzalo, partner, Studio Legale Mordiglia. Andrea Condotta, esponente di ALICE e 2ZERO, sposta l' attenzione sul ruolo che i grandi caricatori, ossia le aziende della produzione e della distribuzione, rivestono nel guidare la transizione nella logistica, avendo il potere di favorire e premiare gli operatori più impegnati. Gian Carlo Poddighe, vicepresidente del CESMAR, ricorda che la sicurezza energetica del nostro Paese, premessa necessaria di ogni possibile transizione, passano dalla logistica marittima e dal mare. La sessione si chiude con un' interessante case study sulla sostenibilità della logistica di un settore fondamentale del Made in Italy. Ne trattano Francesco Querci, Presidente dell' Interporto della Toscana Centrale e Andrea Cavicchi, Presidente del Consorzio Italiano Implementazione Detox illustrando il progetto City gate. Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, ed è in programma il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Conferenze di Assolombarda da cui verrà anche trasmesso in live streaming.



Informazioni Marittime

Focus

Decarbonizzazione settore navale, Rina inaugura il Comitato italiano

Un tavolo che vedrà i principali stakeholder del settore impegnati nel confronto di idee, nello studio e nella promozione di nuovi metodi per raggiungere i target stabiliti dall' Onu per il 2050

RINA ha inaugurato in questi giorni il Comitato italiano per la decarbonizzazione del settore marittimo, un tavolo che vedrà i principali stakeholder del settore impegnati nel confronto di idee, nello studio e nella promozione di nuovi metodi per raggiungere i target stabiliti dalle Nazioni Unite per l' industria dello shipping con l' Imo 2050. Il dialogo tra armatori, cantieri, progettisti e produttori di componentistica avrà l' obiettivo di identificare opportunità immediate e potenziali in ambito tecnologico, normativo e finanziario. Il Comitato Italiano non è un unicum nel più ampio programma di decarbonizzazione che la società di certificazione RINA sta portando avanti. L' azienda ha, infatti, già avviato nel corso del 2021 Comitati in Grecia, Nord Europa e Asia. Salvatore d' Amico, fleet director del gruppo d' Amico e presidente del Comitato, ha dichiarato: "Abbiamo l' opportunità di creare un nuovo paradigma grazie a soluzioni immediatamente applicabili che potrebbero accelerare il processo di decarbonizzazione. Non è possibile vincere questa sfida da soli e la cooperazione è indispensabile affinché il settore ne possa beneficiare per intero". I membri si incontreranno periodicamente. Saranno, inoltre, organizzati incontri più ampi con la partecipazione di membri dei comitati del RINA per la decarbonizzazione in altri paesi al fine di massimizzare la partecipazione multisettoriale e multicompetenza. All' interno del Comitato sono già stati creati dei gruppi di lavoro con focus differenti: Fuel EU Maritime & ETS (Emission Trading System), presieduto da Andrea Cosulich, presidente onorario Fratelli Cosulich LNG Activities; IMO EEXI, CII & Operational Profiles, guidato da Vincenzo Romeo, ad Nova Marine Carriers; Sustainable Finance and Fundings, presieduto da Marco Fiori, ad Premuda. A breve, inoltre, verrà costituito un team Hydrogen and Ammonia.



La Eco Malta a Grimaldi

NAPOLI Giro di boa per la consegna delle navi della classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Il Gruppo Grimaldi ha preso in consegna la Eco Malta, sesta di dodici unità altamente tecnologiche commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing. Grazie al loro design unico, le navi GG5G non sono solo le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, ma anche le più ecofriendly. Come le cinque navi gemelle già consegnate ed impiegate nel Mediterraneo, la Eco Malta batte bandiera italiana, è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare ben 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. L'aumento di capacità non incide però sui consumi di carburante, grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave: a parità di velocità, infatti, la Eco Malta consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata. In aggiunta, durante la sosta in porto, la Eco Malta è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh; queste ultime ricaricano durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. La transizione green necessita di grande impegno e continui investimenti, e nell'ambito dello shipping il nostro Gruppo si muove da anni in maniera decisa e spedita in questa direzione, ha dichiarato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato della compagnia armatoriale partenopea. La vera sostenibilità impone di soddisfare efficacemente le necessità del mercato riducendo al minimo l'impatto ambientale: è questo il risultato a cui puntiamo attraverso l'integrazione nella nostra flotta di navi al tempo stesso più capienti e più ecofriendly, proprio come la Eco Malta. Una volta giunta dalla Cina, la Eco Malta sarà impiegata per potenziare ulteriormente il servizio ro-ro tra l'Italia settentrionale (Livorno, Savona) e la Spagna meridionale (Barcellona, Valencia), sul quale attualmente sono già operanti anche le tre unità gemelle Eco Savona, Eco Valencia ed Eco Barcelona.



L'orrore e l'errore del mostro Guerra

LIVORNO La chiamano in molti modi: ma dopo nove giorni di combattimenti, rimane poco spazio alle ipocrisie: si spara e si muore, quasi sempre tra giovani e giovanissimi che tutto sognavano meno di dover uccidere. * Non sta a noi, almeno su queste pagine, giudicare ragioni e torti: che come sempre, sono da entrambe le parti. La guerra è un errore, scriveva nel suo saggio (che riportiamo con la copertina dell'edizione italiana) 2.500 anni fa lo stratega cinese Sun Tzu. Il cui consiglio era che i veri vincitori di un conflitto sono quei generali che non hanno bisogno di sconfiggere il nemico versando sangue. Carl von Clausewitz, secoli dopo, ricordava che la guerra è un proseguo del confronto diplomatico quando i tavoli delle trattative non sono capaci di risolvere le controversie. E ancora: l'orrore senza fine degli uomini che uccidono altri uomini, ricordato da Conrad in Cuore di tenebra. L'analisi dei giorni scorsi di quel bravo giornalista e scrittore che è Renato Farina sui profumi della prossima primavera in Odessa, insieme alle salve dei razzi dalle navi sul mar Nero. Poi e chiudiamo con le citazioni ci sono anche coloro che, rivolti del concetto tutto futuristico del patriottismo, dicevano invece che la guerra è indispensabile perché è la vera igiene del mondo (Marinetti). * Più sul concreto, ci si interroga per ora più che altro in chiave di gallinai televisivi su quanto questa quasi guerra ci coinvolge e ci coinvolgerà. Se i porti del Tirreno sono poco colpiti, quelli in Adriatico, a partire da Trieste, ne stanno già risentendo. Poi c'è il tema energia: di colpo ci si è accorti di quanto dipendiamo dalle fonti energetiche straniere, Russia in testa, specie per il gas. Galleggiamo sui giacimenti di metano, ma abbiamo vietato le trivelle e ora riapriamo le centrali a carbone. C'è ancora chi, caparbiamente, non vuol trivellare: e chissà se spinge il proprio Credo a starsene al freddo senza accendere il riscaldamento, e va a lavorare in bicicletta per rifiutare la benzina. Ma i loro niet coinvolgono tutti, e non solo per oggi ma anche per il domani e il dopodomani. Riaprire perforazioni, avviare centrali nucleari pulite, tappezzare il Paese di pannelli fotovoltaici (c'è chi



La Gazzetta Marittima

Focus

una vigliaccata? * A leggere i tanti esperti in strategie militari (quasi tutti sono gli stessi che si auto-dichiaravano esperti di Covid in TV) la quasi guerra dell'Ucraina ha fatto scoprire all'Europa la necessità di avere una vera forza armata coesa: che non è la NATO, finita ormai come un can che abbaia ma non morde, e non sono i singoli eserciti dei singoli paesi: tutti armati in modo differente, con armi differenti e spesso incompatibili, con dottrine d'impiego ancora ferme alle Termopili della soglia di Gorizia per quanto ci riguarda. I romani, che di guerre vere s'intendevano, dicevano: Si vis pacem, para bellum. Se vuoi la pace, àrmati e preparati a combattere. Ma allora l'arma principale era il gladio, mentre oggi ci vuole una specializzazione di anni per essere capaci almeno di usare un M-16. Tornate alle vostre superbe ruine/all'opere imbelli delle arse officine Scriveva qualche secolo fa un nostro grande poeta. Oggi siamo di nuovo nell'orrore di una guerra più vicina di sempre, più vicina di tutte quelle che negli anni scorsi, pur mietendo morte e distruzione anche alle soglie del Mediterraneo (e dell'Adriatico) non ci hanno mai coinvolto tanto emotivamente. Perché questa ci tocca nel portafogli e nella nostra qualità della vita quotidiana? Antonio Fulvi

Offerte Grimaldi Lines per il Rally Italia Sardegna

NAPOLI In occasione di uno dei rally più attesi dell'anno, Grimaldi Lines propone prezzi davvero speciali. La Compagnia offre infatti tariffe agevolate per tutti gli appassionati che assisteranno al Rally Italia Sardegna 2022, gara del Campionato del Mondo Rally in programma ad Alghero dal 2 al 5 giugno 2022. Grazie ad un accordo con ACI Sport, coloro che assisteranno alla tappa italiana del World Rally Championship, potranno usufruire di una riduzione del 30% (diritti fissi esclusi) per il loro viaggio via mare a bordo di navi moderne e accoglienti, con destinazione Olbia o Porto Torres. L'offerta è valida per le linee Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Barcellona-Porto Torres e viceversa, per prenotazioni fino al 1° giugno 2022, con partenza tra il 23 maggio e il 19 giugno 2022. Sarà possibile prenotare online all'indirizzo www.grimaldi-lines.com, via mail all'indirizzo info@grimaldi.napoli.it, tramite il call center al numero 081 496444, oppure presso i punti vendita Grimaldi Tours o le biglietterie portuali Grimaldi Lines, indicando la convenzione e il codice sconto RIS2022. Anche i team in gara usufruiranno di condizioni tariffarie agevolate, che verranno applicate allo staff, nonché alle vetture e alle bisarche marittime al seguito, sugli stessi collegamenti marittimi. I dettagli dei costi e dei supplementi prenotabili, insieme agli orari di navigazione, sono disponibili sul sito www.rallyitaliasardegna.com. La flotta Grimaldi Lines è interamente costituita da cruise ferry di ultima generazione e moderni traghetti, che offrono agli ospiti un'accoglienza attenta e un buon livello di servizio. In particolare, le due ammiraglie gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona sono le prime navi del Mar Mediterraneo a zero emissioni in porto, grazie alle speciali batterie al litio che entrano in funzione durante la sosta in banchina. Sono dotate di diverse tipologie di cabine e suite, ristoranti, bar, area esterna con solarium e piscina, grande salone per intrattenersi la sera, palestra ed altri servizi che rendono la traversata molto piacevole. Livello di servizi molto simile è garantito anche dalle navi Cruise Sardegna e Cruise Europa.

08MAR22 08:10 Offerta Grimaldi Lines per il Rally Italia Sardegna - La Gazzetta Marittima

Offerte Grimaldi Lines per il Rally Italia Sardegna

5 Marzo 2022



NAPOLI - In occasione di uno dei rally più attesi dell'anno, Grimaldi Lines propone prezzi davvero speciali. La Compagnia offre infatti tariffe agevolate per tutti gli appassionati che assisteranno al Rally Italia Sardegna 2022, gara del Campionato del Mondo Rally in programma ad Alghero dal 2 al 5 giugno 2022.

Grazie ad un accordo con ACI Sport, coloro che assisteranno alla tappa italiana del World Rally Championship, potranno usufruire di una riduzione del 30% (diritti fissi esclusi) per il loro viaggio via mare a bordo di navi moderne e accoglienti, con destinazione Olbia o Porto Torres.

L'offerta è valida per le linee Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Barcellona-Porto Torres e viceversa, per prenotazioni fino al 1° giugno 2022, con partenza tra il 23 maggio e il 19 giugno 2022. Sarà possibile prenotare online all'indirizzo www.grimaldi-lines.com, via mail all'indirizzo info@grimaldi.napoli.it, tramite il call center al numero 081 496444, oppure presso i punti vendita Grimaldi Tours o le biglietterie portuali Grimaldi Lines, indicando la convenzione e il codice sconto RIS2022.

Anche i team in gara usufruiranno di condizioni tariffarie agevolate, che verranno applicate allo staff, nonché alle vetture e alle bisarche marittime al seguito, sugli stessi collegamenti marittimi. I dettagli dei costi e dei supplementi prenotabili, insieme agli orari di navigazione, sono disponibili sul sito www.rallyitaliasardegna.com.

La flotta Grimaldi Lines è interamente costituita da cruise ferry di ultima generazione e moderni traghetti, che offrono agli ospiti un'accoglienza attenta e un buon livello di servizio. In particolare, le due ammiraglie gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona sono le prime navi del Mar Mediterraneo a zero emissioni in porto, grazie alle speciali batterie al litio che entrano in funzione durante la sosta in banchina. Sono dotate di diverse tipologie di cabine e suite, ristoranti, bar, area esterna con solarium e piscina, grande salone per intrattenersi la sera, palestra ed altri servizi che rendono la traversata molto piacevole. Livello di servizi molto simile è garantito anche dalle navi Cruise Sardegna e Cruise Europa.

<http://www.gazzettaonline.it/08MAR2022/0810/Offerta-Grimaldi-Lines-per-il-Rally-Italia-Sardegna>

Noli Teu di nuovo su

OSLO Dopo un raro calo delle tariffe di trasporto marittimo contrattate a lungo termine a dicembre e gennaio, i costi di spedizione dei container stanno aumentando ancora una volta, con un aumento del 3,9% a febbraio. Lo sviluppo, rivelato negli ultimi indici pubblici Xeneta Shipping Index (XSI®), significa che le tariffe sono aumentate in questi ultimi mesi. Attualmente sono in aumento dell'87,9% su base annua. Inoltre, osserva Xeneta, è improbabile che la congestione in corso, l'elevata domanda e un nuovo livello di angoscia geopolitica invertano questa tendenza in tempi brevi. È un momento preoccupante per i caricatori, afferma Patrik Berglund, ceo di Xeneta, che compila l'esclusivo XSI® tramite il crowdsourcing dei dati sulle tariffe globali. La domanda rimane elevata e la capacità è al massimo. La congestione che continuiamo a vedere, in particolare nei porti statunitensi, ne è un segno, con attese di circa 35 giorni a Long Beach e 25 giorni a Los Angeles. I vettori che cercano di dispiegare tonnellaggio sulla costa orientale per evitare ciò stanno semplicemente trasferendo il problema, con recenti segnalazioni di 31 navi in attesa di attraccare a Charleston. E naturalmente, lontano dagli Stati Uniti, esiste la situazione angosciante in Ucraina. Le preoccupazioni geopolitiche più ampie di questo sono una cosa, l'impatto immediato sui prezzi dell'energia un'altra. I costi del greggio sono ovviamente aumentati vertiginosamente e la comunità dei vettori, senza dubbio, cercherà di trasmetterli ai clienti per proteggere i propri profitti. Quindi, oltre ai costi di trasporto già astronomici, i caricatori possono aspettarsi di vedere i fattori di aggiustamento del bunker (BAF) che portano a nuovi supplementi, esacerbando il loro dolore. * In Europa, le importazioni sono aumentate dell'8,0% nel corso del mese (+86,3% su base annua), mentre le esportazioni sono aumentate del 6,1% (+9,9% dalla fine del 2021 e del 68% su base annua). Le importazioni e le esportazioni dell'Estremo Oriente hanno seguito un andamento simile. L'indice delle importazioni è ora ai massimi storici, in aumento del 2,2% questo mese (32% su base annua) e le esportazioni sono aumentate di un sano 5,2%. Quest'ultimo aumento ha spinto il benchmark a uno sbalorditivo 116,9% in più rispetto a febbraio 2021. Negli Stati Uniti invece le importazioni e le esportazioni sono leggermente in controtendenza, registrando entrambe flessioni, sebbene viste a fronte di significativi guadagni anno su anno. Le importazioni sono diminuite del 4,8% con le esportazioni in calo del 2,2%, lasciando i rispettivi benchmark in rialzo dell'83,2% e del 23,6% anno su anno.



Explora Journeys, il debutto

GINEVRA Explora Journeys, il nuovo brand di lifestyle di lusso del gruppo MSC ha annunciato l'apertura della prima stagione di viaggi, tra cui spiccano le Inaugural e Grand Journeys Collection. Gli ospiti potranno prenotare il loro viaggio a lungo sognato su EXPLORA I, e solcare i mari alla volta sia di destinazioni conosciute al livello mondiale che di angoli reconditi in cui il tempo trascorre più lento: il tutto a partire da maggio 2023. La Inaugural Journeys Collection (collezione di viaggi inaugurali) esplora il Mediterraneo, l'Europa settentrionale, il Regno Unito, l'Islanda e la Groenlandia, la costa est degli Stati Uniti e del Canada, i Caraibi, il Sudamerica e le Hawaii. I viaggi di Explora Journeys andranno ben oltre le destinazioni della collezione inaugurale e prevedono un totale di 40 traversate che spaziano dalle 7 alle 44 notti nell'ambito di un Grand Journey che attraccherà in 132 porti in 40 Paesi e che comprende due visite in località che in precedenza non avevano mai ospitato crociere: Kastellorizo, in Grecia, e Saint-Pierre, in Martinica. Explora Journeys si è adattata alle esigenze dei viaggiatori di lusso di oggi e di domani facendo proprio il loro desiderio di esplorazioni caratterizzate dall'esclusività. Michael Ungerer, il ceo di Explora Journeys, ha voluto farci sapere che Questo momento rappresenta una svolta nel nostro percorso di sviluppo di un brand di lifestyle esclusivo e allettante, unico nel suo genere. Si tratta di un passo in avanti decisivo per il consolidamento della nostra strategia di lancio sul mercato. Nonostante all'inizio trattassimo esclusivamente con consulenti di viaggio, adesso è con immenso piacere che invitiamo i nostri ospiti a prenotare autonomamente online, qualora fosse questa la loro modalità preferita. La nostra ambizione è corrispondere ai desideri dei viaggiatori di lusso di oggi e di domani facendo nostro il loro desiderio di esplorazioni improntate all'esclusività. Explora Journeys sta plasmando una collezione di viaggi caratterizzati dal perfetto equilibrio tra destinazioni riconosciute a livello internazionale per la loro eccellenza e porti tranquilli lontano dalle folle; scelte, in entrambi i casi, che rispondono all'idea di garantire un nuovo ed originale punto di vista per ispirare e stimolare la curiosità sia dei nostri ospiti che della prossima generazione di esigenti viaggiatori di lusso. Explora Journeys può vantare un impeccabile ed efficiente sistema di prenotazione. Ai nostri ospiti sarà possibile scegliere il metodo di prenotazione che prediligono; il che comprende l'opzione di ricorrere a un consulente di viaggio, contattare un Explora Ambassador presso l'Explora Experience Centre oppure prenotare il viaggio dei loro sogni su Explora Journeys. Le dimensioni delle navi Explora Journeys non sono state lasciate al caso. È grazie a questa caratteristica che i nostri ospiti potranno vivere un'esperienza più autentica ed avvolgente nel contesto di un ritmo di viaggio rilassato. La nostra proposta di un lusso esclusivo e senza forzature, affiancata alle opportunità



La Gazzetta Marittima

Focus

di esplorazione e di trasformazione, offre ai nostri ospiti la possibilità di sperimentare in prima persona l'Ocean State of Mind: una sensazione che può essere percepita quando l'oceano è a nostra disposizione e ci permette di rilassarci, di creare gli spazi in cui vengono generati i ricordi e le connessioni con ciò che davvero importa. L'obiettivo di Explora Journeys è quello di trasformare le traversate oceaniche mediante una sinergia tra le navi più raffinate e le rotte più singolari che il mondo ha da offrire, rotte che permetteranno ai nostri ospiti di spingersi oltre nelle loro esplorazioni, di viaggiare con maggiore intensità e di trattenersi un po' di più dove si sentono come a casa. Le possibilità sono molteplici. Sia le strade di ciottoli delle eleganti capitali europee che le antiche rovine dell'Acropoli e le acque cristalline dei fiordi norvegesi che conducono al ghiacciaio Svartisen sono pronte ad accogliere i nostri ospiti. Non è finita qui. La raffinatezza francese di Saint Barths, l'esuberanza delle cascate hawaiane e la spensierata vivacità delle spiagge dell'assolata Rio de Janeiro faranno parte dei vostri ricordi. Explora Journeys è sinonimo di accesso esclusivo a queste esperienze e molto altro ancora, andando ben oltre la classica crociera di lusso in mare.

Riunione del Consiglio della Federazione del Mare, Mattioli: la crisi ucraina al centro dell'attenzione del cluster marittimo italiano

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 2 minuti Roma - Si è tenuta - in video conferenza - la prima riunione del 2022 del Consiglio della Federazione del Mare, presieduto da Mario Mattioli. Hanno partecipato i vice presidenti della Federazione Anton Francesco Albertoni (Confindustria Nautica) e Vincenzo Petrone (ASSONAVE); il Segretario Generale Laurence Martin (CONFITARMA), i vice segretari generali Oliviero Giannotti (**ASSOPORTI**) Marco Paifelman (FEDERAGENTI) e Marina Stella (Confindustria Nautica), nonché i Consiglieri e gli invitati permanenti Eugenio Massolo (Accademia Italiana Marina Mercantile); Giorgio Berlingieri (AIDIM); Luca Grilli (ANCIP), Francesca Biondo e Emanuele Sciacovelli (FEDERPESCA); Cristina Castellini, Pierluigi Portalupi e Francesco Viacava (ANIA), Roberto Cazzulo (Registro Italiano Navale, Guido Grimaldi e Luca Sisto (CONFITARMA), Romano Grandi (Collegio Capitani), Andrea Piantini (ASSONAVE), Alessandro Santi (FEDERAGENTI), Andrea Scarpa (FEDESPEDI), Sandro Scarrone (CETENA). Hanno partecipato da invitati Francesco Beltrame, presidente ENR Ente Nazionale di Ricerca e promozione per la standardizzazione, Andrea Conte, Rappresentante dell'Italia all'IMO, Daniele Bosio e Gianpaolo Neri (MAECI), Roberto Cimino (Cluster BIG), Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Aurelio De Carolis, Comandante in capo della Squadra navale della Marina militare, Christos Economou, Acting Director Directorate A Maritime Policy and Blue Economy (DG MARE), Ruben Eiras, Direttore Generale Forum Oceano, Alessandro Ferrari (Assiterminal), Rosalba Giugni (Marevivo), Matteo Marconi (Assorimorchiatori), Leonardo Manzari (WestMed Italy), Fabrizio Monticelli (FORMARE), Maria Cristina Pedicchio (Università di Trieste). Il Presidente Mattioli, nell'introdurre i lavori, si è soffermato sulla grave crisi venutasi a creare a seguito dell'attacco della Russia all'Ucraina. "Tutto il cluster marittimo-portuale, italiano e internazionale, monitora con attenzione la situazione che inevitabilmente si ripercuote sui traffici marittimi, sulle navi e - ancora di più - sugli equipaggi - ha affermato Mario Mattioli - in particolare sui marittimi ucraini per i quali si avvicina la fine dei contratti d'imbarco ma non possono tornare a casa. Inoltre, vi sono molti rischi derivanti dalla impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell'UE. È di queste ore, inoltre, la notizia che il Governo britannico ha deciso di vietare l'accesso alle navi russe nei porti inglesi e che il Parlamento europeo ha chiesto un'azione in tal senso a livello UE". "È evidente - ha concluso Mattioli - che la situazione è in costante evoluzione e, come ha affermato questa mattina il Presidente Draghi al Senato "L'eroica resistenza del popolo ucraino, del suo presidente Zelensky, ci mettono davanti a una nuova realtà e ci obbligano a compiere scelte fino a pochi mesi fa impensabili". Anche la Federazione del Mare esprime la sua solidarietà al Governo ucraino e a tutta



Ufficio stampa | Marzo 4, 2022 | Assoc | English

Port Logistic Press

Focus

la popolazione di questo Paese che lotta in difesa del bene più prezioso: la libertà". A questo proposito, Luca Sisto, ha evidenziato le difficoltà operative di unità mercantili di bandiera italiana presenti nei porti ucraini e russi e ha sollecitato l'intervento delle autorità preposte ai controlli per risolvere tali situazioni connesse soprattutto con le disposizioni in materia di maritime security.

Federazione del Mare: la crisi ucraina al centro dell'attenzione del cluster marittimo italiano

Redazione Seareporter.it

Si è tenuta il 1° marzo, in video conferenza la prima riunione del 2022 del Consiglio della Federazione del Mare, presieduto da Mario Mattioli. Mario Mattioli Hanno partecipato i vice presidenti della Federazione Anton Francesco Albertoni (Confindustria Nautica) e Vincenzo Petrone (ASSONAVE); il Segretario Generale Laurence Martin (CONFITARMA), i vice segretari generali Oliviero Giannotti (ASSOPORTI) Marco Paifelman (FEDERAGENTI) e Marina Stella (Confindustria Nautica), nonché i Consiglieri e gli invitati permanenti Eugenio Massolo (Accademia Italiana Narina Mercantile); Giorgio Berlingieri (AIDIM); Luca Grilli (ANCIP), Francesca Biondo e Emanuele Sciacovelli (FEDERPESCA); Cristina Castellini, Pierluigi Portalupi e Francesco Viacava (ANIA), Roberto Cazzulo (Registro Italiano Navale, Guido Grimaldi e Luca Sisto (CONFITARMA), Romano Grandi (Collegio Capitani), Andrea Piantini (ASSONAVE), Alessandro Santi (FEDERAGENTI), Andrea Scarpa (FEDESPEDI), Sandro Scarrone (CETENA). Hanno partecipano altresì in qualità di invitati: Francesco Beltrame, presidente ENR Ente Nazionale di Ricerca e

promozione per la standardizzazione, Andrea Conte, Rappresentante dell'Italia all'IMO, Daniele Bosio e Gianpaolo Neri (MAECI), Roberto Cimino (Cluster BIG), Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Aurelio De Carolis, Comandante in capo della Squadra navale della Marina militare, Christos Economou, Acting Director Directorate A Maritime Policy and Blue Economy (DG MARE), Ruben Eiras, Direttore Generale Forum Oceano, Alessandro Ferrari (Assiterminal), Rosalba Giugni (Marevivo), Matteo Marconi (Assorimorchiatori), Leonardo Manzari (WestMed Italy), Fabrizio Monticelli (FORMARE), Maria Cristina Pedicchio (Università di Trieste). Il Presidente Mattioli, nell'introdurre i lavori della riunione, si è soffermato sulla grave crisi venutasi a creare a seguito dell'attacco della Russia all'Ucraina. Tutto il cluster marittimo portuale, italiano ed internazionale, monitora con attenzione la situazione che inevitabilmente si ripercuote sui traffici marittimi, sulle navi e ancor più sugli equipaggi - ha affermato Mario Mattioli - in particolare sui marittimi ucraini per i quali si avvicina la fine dei contratti d'imbarco ma non possono tornare a casa. Inoltre, vi sono molti rischi derivanti dalla impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell'UE. È di queste ore, inoltre, la notizia che il Governo britannico ha deciso di vietare l'accesso alle navi russe nei porti inglesi e che il Parlamento europeo ha chiesto un'azione in tal senso a livello UE. È evidente - ha concluso Mattioli - che la situazione è in costante evoluzione e, come ha affermato questa mattina il Presidente Draghi al Senato L'eroica resistenza del popolo ucraino, del suo presidente Zelensky, ci mettono davanti a una nuova realtà e ci obbligano a compiere scelte fino a pochi mesi fa impensabili. Anche la Federazione del Mare esprime la sua solidarietà al Governo ucraino e a tutta la



Sea Reporter

Focus

popolazione di questo Paese che lotta in difesa del bene più prezioso: la libertà. In proposito, Luca Sisto , ha evidenziato le difficoltà operative di unità mercantili di bandiera italiana presenti nei porti ucraini e russi ed ha sollecitato l'intervento delle autorità preposte ai controlli per risolvere tali situazioni connesse soprattutto con le disposizioni in materia di maritime security. Andrea Conte , ha ricordato che l'IMO in questo momento segue con grande attenzione la crisi in Ucraina e soprattutto per quanto concerne i marittimi il Seafarer Crisis Action Team si sta occupando di risolvere le problematiche legate ai cambi equipaggio ed ai rimatri. Altro tema di grande attualità è quello della proposta di creare un'area SECA nel Mar Mediterraneo che, una volta concluso l'iter di approvazione con i relativi aggiornamenti della Marpol potrebbe entrare in vigore nel gennaio 2025. In queste settimane, al centro dell'attenzione dell'IMO anche il tema safety & fire prevention, soprattutto a seguito dell'incidente della Euroferry Olympia. In proposito Guido Grimaldi , ha colto l'occasione per ringraziare tutti coloro che sono intervenuti in soccorso della Euroferry Olympia, e in particolare l'equipaggio della nave, grazie ai quali è stato possibile mettere in salvo un gran numero di persone. In merito alla possibilità di creare una zona SECA nel Mediterraneo, Guido Grimaldi si è detto favorevole perchè certamente ciò contribuirà a raggiungere i migliori target climatici. Peraltro, ha espresso perplessità circa il sistema delle ETS che così come è stato impostato potrebbe creare pesanti disparità di applicazione con evidenti impatti negativi per alcuni armatori e per alcune direttrici di traffico come le autostrade del mare. Ciò potrebbe comportare un backshift modale con un aumento di circa il 70% delle emissioni di Co2 sulle strade. L'Amm. Aurelio De Carolis , e l'Amm. Nicola Carlone hanno descritto l'attività messa in campo dalla Marina Militare e dalla Guardia Costiera a seguito del conflitto in Ucraina soprattutto a tutela della navigazione marittima e delle unità mercantili italiane. Christos Economou ha illustrato la missione Ue denominata Starfish 2030 che, ispirandosi alla forma della stella marina, è una delle 5 missioni inserite nel programma Horizon Europe volto a perseguire cinque obiettivi trasversali e complementari che, insieme, vogliono contribuire al ripristino ed alla rigenerazione degli Oceani, mari e acque interne, indicando le azioni (targets) concrete che verranno intraprese entro 2030. Tale missione rappresenta un potente strumento a sostegno e attuazione delle priorità dell'Europa (Green Deal) e di avanzamento della transizione verde delle nostre economie e società, per contribuire a realizzare cambiamenti su larga scala e coinvolgere tutte le parti interessate, con nuove forme di governance e collaborazione. Gli obiettivi sono: far diventare l'Europa climaticamente neutra (puntando a riduzioni nette di emissioni di gas serra), una crescita economica svincolata dall'uso delle risorse (grazie all'economia circolare), nessuna persona e nessun luogo lasciati indietro (politiche human-centric). Successivamente, Ruben Eiras, ha illustrato la missione di Forum Oceano, il cluster marittimo portoghese, che, coniugando l'economia blu con innovazione, industria, finanza e imprenditorialità, vuole mobilitare imprese, start-up, centri di ricerca, università, pubblica amministrazione e finanza per generare nuovi modelli di business verso un'economia del mare in grado di creare reddito generando al contempo un impatto ambientale e sociale positivo, attraverso

Sea Reporter

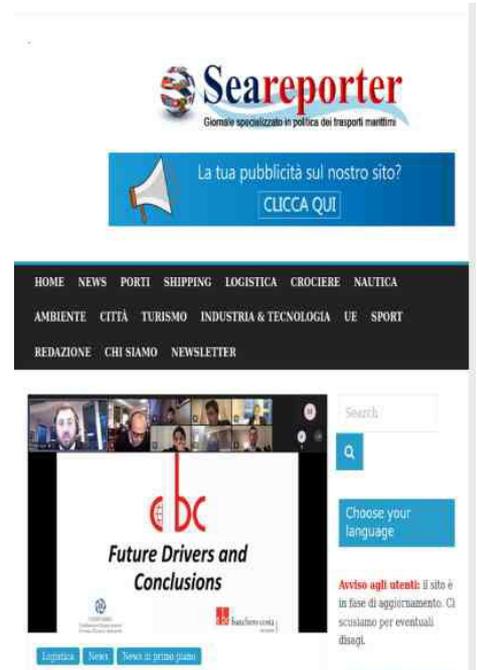
Focus

l'innovazione tecnologica e commerciale basata sulla decarbonizzazione, la digitalizzazione e la circolarità dei processi. Leonardo Manzari , ha illustrato i progressi dell'iniziativa Westmed Maritime Cluster Alliance (5+5) volta a creare un'alleanza dei cluster marittimi nel Mediterraneo. In particolare, i clusters marittimi di Italia e Tunisia svolgono un ruolo essenziale come mediatori tra le macroregioni dell'UE e i paesi vicini nel Mediterraneo. Sono attori essenziali nell'aggregare le PMI locali e le grandi imprese in una serie di settori dell'economia blu, anche attraverso sinergie con le imprese coinvolte nelle complesse catene del calore nelle attività terrestri. In questo contesto, il Cluster Big e la Federazione del Mare proseguono il loro dialogo privilegiato bilaterale con il nuovo cluster marittimo tunisino al fine di creare una rete di cluster marittimi nel Mediterraneo. Francesco Beltrame , ha parlato del workshop Addressing the impact of Climate Change in the Mediterranean and the Indian Ocean: Sharing solutions & best practices in maritime shipping & water management, organizzato da ENR e Acquedotto Pugliese nel contesto della Partnership di dialogo Italia-IORA coordinata dal MAECI, che il prossimo 23 marzo verrà ospitato nel Padiglione italiano di EXPO Dubai 2022 nel corso del quale verrà presentato il progetto ZEUS (Zero Emission Ultimate Ship). Laurence Martin , ha ricordato che l'Italia è ufficialmente candidata come paese organizzatore della decima edizione del Forum Mondiale dell'Acqua 2024 , il più importante evento internazionale del settore. Roma, Firenze e Assisi sono le città che ospiteranno gli eventi legati al Forum. Infine, a seguito della richiesta dell'Assiterminal, il Consiglio ha approvato la sua adesione alla Federazione del Mare

Webinar Commodities: panoramica sul trasporto internazionale di merci e Driver di mercato

Redazione Seareporter.it

Roma, 4 marzo 2022 - Nel 2021, dopo il manifestarsi della pandemia, il poderoso rimbalzo dell' attività economica mondiale ha innescato un fortissimo incremento dei prezzi delle commodities. Partendo da tale presupposto, Enrico Paglia , shipping analyst di banchemo costa, una delle primarie società di brokeraggio marittimo al mondo, ha analizzato i principali mercati dello shipping nel corso del webinar 'Commodities: una panoramica sul trasporto internazionale di merci e driver di mercato', organizzato il 3 marzo da Banchemo Costa Network con il Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. Nel suo saluto introduttivo, Salvatore d' Amico , Presidente del Gruppo Giovani Armatori, ha evidenziato come la grave situazione determinata dall' attuale guerra in Ucraina avrà inevitabilmente effetti sul trasporto marittimo internazionale, sia dal punto di vista della sicurezza della navigazione sia, naturalmente, per quanto riguarda i mercati a seguito delle sanzioni adottate da Stati Uniti ed Europa nei confronti della Russia. Enrico Paglia ha analizzato i quattro settori principali dello shipping: containers, carico secco alla rinfusa, petroliere e LNG carriers (o metaniere). Per quanto riguarda le portacontenitori, la forte domanda di trasporto dovuta allo spostamento della spesa delle famiglie dal settore dei servizi a quello dei beni durevoli durante il periodo di lockdown, più o meno globale, ha messo in crisi le catene di approvvigionamento delle merci (supply chains), con pesanti ripercussioni sulla disponibilità di navi limitando la capacità di trasporto e facendo schizzare al rialzo le rate di nolo. Guardando al portafoglio ordini di nuove unità, nel 2022 ci sarà un ragionevole numero di consegne ma si prevede che un considerevole aumento nel 2023: un consistente aumento di navi in servizio dovrebbe permettere un graduale ridimensionamento del costo del trasporto e delle rate di nolo, ma occorrerà anche risolvere i problemi della catena logistica per evitare la congestione nei porti. In ogni caso, secondo Enrico Paglia , non si tornerà nel breve o medio termine ai livelli di nolo ultra-depressi che hanno caratterizzato il settore nel decennio precedente. Anche il settore dry bulk ha beneficiato del forte rimbalzo dell' attività economica: alla buona crescita della domanda si sono aggiunti la riorganizzazione del traffico di carbone a livello globale, che ha fatto aumentare le tonnellate-miglia, nonché i ritardi nei porti (che hanno sfiorato il 20% a Settembre 2021), sicché i noli sono decisamente aumentati registrando rate che non si vedevano da una decina di anni nel settore. Per le petroliere, Paglia ha illustrato le ragioni che mantengono la domanda di trasporto di petrolio a livelli minori di quelli pre-pandemia. Se poi si considera che, nel frattempo la flotta ha continuato a crescere con decisione a causa degli ordini piazzati prima della pandemia, si spiega perché il settore sia fortemente depresso da ormai quasi 2 anni. La crescente domanda di LNG di anno in anno ha portato ad una forte crescita della flotta, con enormi investimenti a livello mondiale



Sea Reporter

Focus

per il trasporto marittimo di gas naturale stati enormi (esemplari le dinamiche in Qatar, Australia e Stati Uniti), che probabilmente sono ancora insufficienti e insieme ad una costante mancanza di capacità di rigassificazione limitano fortemente una crescita della domanda che potrebbe essere ancora superiore ai livelli che si stanno registrando. Le rate di nolo spot restano fortemente stagionali con in picchi nel periodo invernale nell' emisfero boreale e 8 mesi di noli relativamente bassi. Riguardo all' attuale situazione in Ucraina, Enrico Paglia ha illustrato quali sono i traffici con il Mar Nero, evidenziando il forte interscambio commerciale che lega Unione Europea e Russia e sottolineando che, dopo sette giorni dall' inizio della guerra, è molto difficile fare previsioni soprattutto perché le sanzioni contro la Russia sono in costante aggiornamento. In conclusione, Enrico Paglia ha ricordato che circa un quarto del grano mondiale viene esportato annualmente dall' Ucraina e dal Mar Nero: destabilizzare questa regione avrà sicuramente un impatto sui prezzi e ciò è particolarmente rischioso. Inoltre, anche se le materie prime energetiche (gas, petrolio, prodotti raffinati e carbone) non sono al momento oggetto di sanzioni, data la forte dipendenza europea dalla Russia, eventuali interruzioni delle forniture avrebbero certamente enormi effetti sulla domanda di navi e quindi sui noli.

Sea Reporter

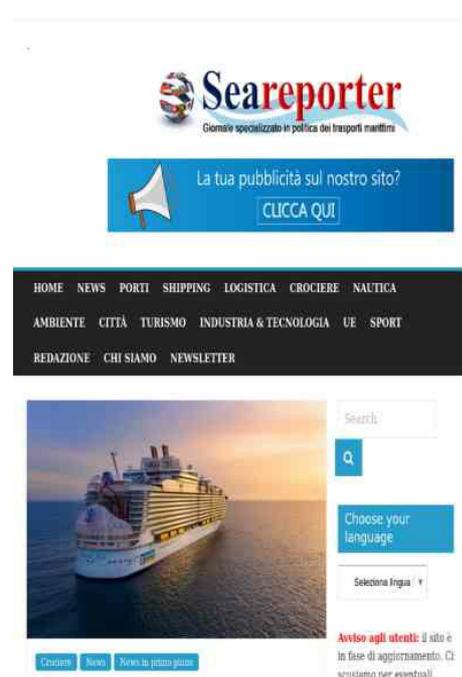
Focus

Royal Caribbean: oggi il primo viaggio ufficiale della Wonder of the Seas

A partire dal mese di marzo, la nave Wonder of the Seas di Royal Caribbean inaugurerà un modo completamente nuovo di vivere tutta la bellezza di una crociera

Milano, 4 marzo 2022 - Il momento tanto atteso è arrivato e Wonder of the Seas di Royal Caribbean farà il suo debutto ufficiale negli Stati Uniti e in Europa. L'attesissima nave è pronta a salpare per i Caraibi da Fort Lauderdale oggi 4 marzo 2022, facendo rotta successivamente verso Barcellona e Roma. Famiglie e viaggiatori avranno finalmente la possibilità di scoprire le sue otto differenti aree, chiamate quartieri, come, per esempio, la prima classe Oasis, che include tutte i nuovi servizi e attività, quali la Suite Neighborhood, il bar a sbalzo chiamato The Vue e la Wonder Playscape, area giochi interattiva all'aperto per bambini con una vista mozzafiato. Anche grazie ad attrattive amatissime, quali The Ultimate Abyss, lo scivolo più alto mai realizzato a bordo di una nave; il gigantesco spazio verde del quartiere Central Park e l'emozionante esperienza del ponte piscina ispirata ai Caraibi, la nuovissima e incredibile nave porterà gli amanti dell'avventura di tutte le età a reimmaginare il proprio modo di stare a bordo, portando con se, ancora una volta, ricordi indimenticabili. " Con metà della nostra flotta che naviga di nuovo, siamo incoraggiati dai risultati che stiamo ottenendo. Stati Uniti ed Europa sono pronte ad accogliere una nave nuova di zecca e avveniristica come Wonder of the Seas ", ha commentato Michael Bayley, presidente e CEO di Royal Caribbean International. " Wonder splenderà nei Caraibi e nel Mediterraneo con tutta la sua meraviglia e quello che riserverà ai viaggiatori è un'esperienza davvero inedita di vacanza che mette in evidenza il meglio di Royal Caribbean, reimmagina i classici di sempre e porta a bordo nuove avventure che ogni ospite, a prescindere dall'età, potrà godersi". Con un patrimonio di oltre 50 anni di capacità di innovare, creando straordinarie esperienze di navigazione, Royal Caribbean riesce costantemente a mettere a punto occasioni di vacanza appaganti e sorprendenti. E sulla Wonder il rinomato concetto di quartiere della Classe Oasis prende vita ancora una volta arricchito da esperienze mai viste prima e con l'immane presenza di grandi classici resi ancora più incredibili, tra cui: Nuove avventure e nuovi successi ancora più spettacolari: Suite Class Neighborhood: l'ottavo quartiere, presente solo su Wonder, offrirà agli ospiti della classe Royal Suite un altissimo Suite Sun Deck in una nuova posizione, dotata di piscina a sfioro, bar, numerosi lettini e angoli per rilassarsi; unitamente a servizi molto amati quali il ristorante esclusivo Coastal Kitchen e la Suite Lounge. Senza dimenticare, la più grande Ultimate Family Suite per nuclei di 10 persone; Wonder Playscape: l'area di gioco a tema sottomarino permetterà di vivere un'avventura completamente nuova con scivoli, pareti di arrampicata, giochi, un murale interattivo che si attiva al tatto e puzzle che faranno davvero sbalordire tutti i bambini; The Vue: il più felice degli happy hours prenderà vita in questo nuovo bar a sbalzo, ubicato

Redazione Seareporter.it



Sea Reporter

Focus

in posizione ad alto tasso panoramico sul ponte della piscina; sarà ancora più straordinario dopo il tramonto, grazie agli effetti di luce prodotti dal suo soffitto a mosaico; Esperienza sul ponte della piscina : The Lime & Coconut sarà pervasa da una coinvolgente atmosfera caraibica, con due bar a bordo piscina e musica dal vivo, il trio di scivoli ad alta velocità, The Perfect Storm e il parco acquatico per bambini Splashaway Bay . Raffinati gazebo, lettini e molto altro ancora offriranno molti piacevoli angoli ideali per rilassarsi, godendosi, magari, un film sotto le stelle sul più grande schermo cinematografico a bordo piscina della flotta Royal Caribbean. In ogni quartiere di tutte le navi della Classe Oasis è presente combinazione di servizi ed esperienze senza uguali, tra cui, appunto, lo scivolo The Ultimate Abyss ; i nuovi spazi dedicati ai bambini e ai ragazzi Adventure Ocean , Social100 e The Patio ; il simulatore di surf FlowRider , due pareti di arrampicata e la zip line alta nove ponti. Dalla giostra ospitata da Boardwalk , il quartiere preferito dalle famiglie - ispirato a rinomate passerelle come quelle di Coney Island - alle cene raffinate offerte dalla verde oasi del quartiere Central Park , passando per la varietà di ristoranti e le attività di intrattenimento mozzafiato, nessun giorno a bordo sarà simile a un altro La nuova nave offrirà differenti formule per vivere la sua straordinaria unicità, grazie a proposte di 7 notti, come quella che da Fort Lauderdale esplorerà i Caraibi orientali e occidentali, facendo tappa in destinazioni come Cozumel (Messico), Philipsburg (Sint Marteen), San Juan, Porto Rico e molte altre ancora. A prescindere dall' itinerario caraibico che gli ospiti sceglieranno, ogni percorso di navigazione raggiungerà l' isola privata di Royal Caribbean, per una giornata - Perfect Day at CocoCay - di emozioni e di relax diversa da tutte le altre. Dopo i viaggi attraverso i mari del continente americano, la meravigliosa nuova nave della Classe Oasis si dirigerà verso il Mediterraneo, dando finalmente vita alla sua stagione inaugurale europea. Con partenze da Barcellona e da Roma, per crociere di 7 notti nel Mediterraneo occidentale, i passeggeri avranno modo di sperimentare vacanze memorabili, andando alla scoperta di destinazioni iconiche, come, per esempio, Palma di Maiorca e Capri. Gli itinerari caraibici della Wonder sono prenotabili attraverso il sito web della Royal Caribbean e nelle migliori agenzie di viaggi. Le navigazioni europee della nuova nave saranno operative da mercoledì 22 settembre.

La strategia del Pd: "Porti aperti e regolati"

I Dem organizzano una giornata di incontri con oltre 18 tra associazioni di categoria, compagnie marittime, sindacati e operatori.

Leonardo Parigi

Genova - Dalle mancate riforme a quelle tentate, dall' informatizzazione del settore ai problemi contingenti sulla transizione energetica. I porti sono al centro di un processo di cambiamento che non riguarda soltanto il mondo della logistica e dei trasporti, ma l' intera catena di approvvigionamento. E non solo, visto che sul tavolo del confronto c' è anche il potenziale cambio di natura giuridica delle autorità di sistema portuale. Una potenziale rivoluzione della governance dei porti, che potrebbe modificare sostanzialmente l' indirizzo degli scali nazionali. Per determinare il futuro del settore, il Partito Democratico organizza una giornata di incontri con oltre 18 tra associazioni di categoria, compagnie marittime, sindacati e operatori. «Un incontro che rappresenta una fase di ascolto sotto tutti gli aspetti», spiega Davide Gariglio, membro della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati. «L' incontro di martedì 8 si svolgerà online per avere la possibilità di sentire tutte le voci del cluster marittimo-portuale, anche se chiaramente ci sono posizioni anche distanti o divergenti tra le parti. Ma farlo adesso significa avere il tempo di ascoltare tutte le voci per poi arrivare a stilare un documento strategico per i porti, che abbia un lungo orizzonte e un ampio respiro». 'Porti aperti, competitivi e regolati', il titolo dell' incontro, che si svilupperà all' interno della cornice delle Agorà Democratiche. Evento che vedrà la presenza online anche del Segretario Enrico Letta, della Responsabile Transizione ecologica, sostenibilità e infrastrutture del PD Chiara Braga, e della Capogruppo alla Camera Debora Serracchiani. «Abbiamo voluto fare questa iniziativa perché, come gruppo parlamentare, ci siamo occupati di porti e logistica con frequenza», sottolinea Gariglio, «e a partire dall' emergenza Covid, tutto il Paese si è reso conto dell' importanza strategica dei porti per l' economia e per la società italiana. Ma sono troppi i temi in ballo in questo periodo storico per affrontarli separatamente. Vogliamo avere un documento univoco che sappia fare una sintesi tra le istanze delle categorie, ma che sia anche rappresentativo della nostra visione». Oltre alla partita di confronto con l' Unione Europea sulla natura pubblica o privata delle **AdSP**, infatti, vari sono i capitoli in questione. Dalla possibilità evocata da più parti sull' auto-produzione sulle banchine al disegno di legge sulla concorrenza, che potrebbe vedere colossi logistici cumulare concessioni in determinati scali. «Ma considereremo anche il tema delle grandi aggregazioni, anche verticali, che vedono operatori uscire dal mare per acquisire competenze anche nel settore ferroviario, aereo e nell' autotrasporto. Il mondo cambia, e la tecnologia ha già trasformato buona parte del mondo portuale. Bisogna regolamentare e governare i cambiamenti», conclude Gariglio. Che sull' attualità rifletta amaramente: «Quello che sta avvenendo in Ucraina ha già mutato anni di impegni non soltanto sulla Difesa,



Ship Mag

Focus

ma anche a livello energetico. Non possiamo non considerare che l' invasione russa avrà forti ripercussioni sull' approvvigionamento energetico e sulla transizione ecologica su cui si stava lavorando a livello continentale. Se cambia la cornice, anche lo scenario subirà un cambio di paradigma».

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori

Londra: vendite diffuse su Carnival

(Teleborsa) - Scende sul mercato la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere , che soffre con un calo del 4,14%. Lo scenario su base settimanale di Carnival rileva un allentamento della curva rispetto alla forza espressa dal FTSE 100 . Tale ripiegamento potrebbe rendere il titolo oggetto di vendite da parte degli operatori. Lo scenario tecnico di Carnival mostra un ampliamento della trendline discendente al test del supporto 1.197,6 centesimi di sterlina (GBX) con area di resistenza individuata a quota 1.243,3. La figura ribassistista suggerisce la probabilità di testare nuovi bottom identificabili in area 1.180,5.



Lo scenario tecnico di Carnival mostra un ampliamento della trendline discendente al test del supporto 1.197,6 centesimi di sterlina (GBX) con area di resistenza individuata a quota 1.243,3. La figura ribassistista suggerisce la probabilità di testare nuovi bottom identificabili in area 1.180,5.

Navi al russe al bando: conseguenze e complicazioni

Il caso della petroliera russa "Ns Champion" respinta alle Orcadi ha accelerato la decisione del governo inglese di vietare le navi russe nei porti Uk. Quali potrebbero essere le implicazioni di questo blocco, anche a livello europeo? Risponde Enrico Vergani, dello studio legale BonelliErede

Genova - Il caso della petroliera "Ns Champion" di proprietà di Sovcomflot che avrebbe dovuto attraccare al terminal petrolifero Flotta nelle Isole Orcadi all'inizio di questa settimana ha accelerato la decisione del governo britannico di vietare le navi russe nei porti del Regno Unito. All'epoca il governo inglese dichiarò che: "al momento alla nave non può essere negato il permesso di attraccare", lo stesso portavoce ha aggiunto che Westminster stava valutando piani per limitare l'accesso delle navi russe ai porti del Regno Unito. Sovcomflot fa parte del gruppo Scf, società di cui lo Stato russo è l'azionista di maggioranza. Il portavoce del governo britannico ha spiegato che Londra è consapevole "delle preoccupazioni per le navi collegate con la Russia che potrebbero attraccare nel Regno Unito, e stiamo lavorando rapidamente per esplorare una serie di misure per limitarne l'accesso". Una ricerca sui movimenti nei porti ha indicato che nonostante l'intensificarsi degli embarghi commerciali contro le imprese e gli enti statali russi, c'erano comunque un certo numero di navi russe programmate per attraccare nei porti britannici, una situazione che si rispecchiava in numerosi porti e terminal europei. Una serie di decisioni sono state rapidamente introdotte sia nel Regno Unito che in alcune nazioni europee, portando a una situazione in cui alle navi russe è stato impedito di entrare nei porti. La decisione di limitare l'accesso delle navi russe ai porti britannici ed europei solleva una serie di complesse questioni legali, ma le complicazioni non finiscono qui, ulteriori considerazioni includono merci già in trasporto su navi di proprietà o gestite dalla Russia e merci destinate al trasporto da società che potrebbero essere oggetto di sanzioni. Per capire meglio le complessità ho posto alcune domande ad Enrico Vergani, partner e leader del Focus Team Shipping & Transport di BonelliErede. Quanto è complessa la domanda, cosa devono stabilire i governi e quanto tempo potrebbe richiedere? "Una nota ufficiale del segretario di Stato con delega ai trasporti ed ai porti è stata diramata il 28 febbraio 2022 a tutte le Autorità portuali del Regno Unito, con effetto a partire da 1 marzo 2022, in relazione al divieto di accogliere navi battenti bandiera russa, registrate in Russia, ovvero che siano connesse a interessi russi, anche a prescindere dall'identificazione di tali interessi come riferibili a Sdn (Special Designated Nationals), quindi soggetti a sanzioni specifiche. Nella stessa comunicazione viene manifestata la volontà di aiutare le Autorità portuali britanniche nel difficile compito di valutare le ipotesi in cui negare l'approdo, preannunciando un provvedimento specifico in materia da emettere a breve. Che cosa costituisce una nave soggetta a sanzioni? "Navi e armatori che siano Sdn sono certamente soggetti a sanzioni. Questo è un precetto speciale e sufficientemente

LASTAMPA

100% EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVO ENG

The Medi Telegraph
Shipping & Financial Transport

Mercati > Normativa, direttive, diritto marittimo >

Navi al russe al bando: conseguenze e complicazioni

Il caso della petroliera russa "Ns Champion" respinta alle Orcadi ha accelerato la decisione del governo inglese di vietare le navi russe nei porti Uk. Quali potrebbero essere le implicazioni di questo blocco, anche a livello europeo? Risponde Enrico Vergani, dello studio legale BonelliErede

Continua senza accettare

Informativa

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

Scegli e personalizza Accetta

The Medi Telegraph

Focus

chiaro della propria portata. La nota del 28 febbraio però va molto oltre, parlando di concetti quali 'has reasonable cause to suspect' ed estendendosi in maniera indifferenziata a navi controllate, noleggiate od operate a soggetti connessi alla Russia". Come può essere stabilita questa fattispecie? "Si tratta di un problema di enorme portata, che pone una grande responsabilità sulle Autorità portuali e i soggetti chiamati a decidere circa il diritto di accosto di una nave. Sono stati preannunciati dal governo inglese dei criteri su cui fondare questa valutazione e l' auspicio è che essi siano chiari e univoci nella loro applicazione". Molto spesso in Russia non c' è una chiara distinzione tra il settore pubblico e quello privato: che tipo di problemi potrebbe causare questa situazione? "Con la dissoluzione dell' Unione sovietica tre grandi flotte (del Mar Baltico, Mar Nero e Mar d' Azov) vennero conferite in diverse società che ne assunsero la gestione. Il problema giuridico, oggetto di numerose e infuocate controversie innanzi ai tribunali italiani e del Regno Unito, era se a questa gestione corrispondeva anche il conferimento in proprietà, o se invece le tre società avessero la gestione di beni che sostanzialmente restavano pubblici ed erano stati trasferiti dalla dissolta Unione Sovietica ai Paesi costieri, uno dei quali era proprio l' Ucraina. La questione non era irrilevante, dal momento che incideva sulla possibilità per i creditori di soddisfarsi sulle navi a fronte delle pretese sorte nei confronti delle società che operavano la flotta. In ogni caso ancora ai giorni nostri in Russia la commistione tra pubblico e privato è un fenomeno esistente e potrebbe determinare un' estensione oltre ogni misura dell' apparato sanzionatorio". Guardando al quadro più ampio, quale impatto avrebbe il divieto delle navi russe nei porti britannici ed europei sul settore del trasporto marittimo? "L' impatto è potenzialmente dirompente, tenuto conto degli enormi affidamenti che circolano nel settore dello shipping, dove il livello di certezza e sicurezza degli scambi deve essere garantito. Incertezze interpretative e applicative non dovrebbero avere diritto di cittadinanza in questo settore così come, più in generale, nello svolgimento dei traffici internazionali. Va tenuto altresì conto degli interessi di terze parti che sono completamente al di fuori della disciplina contrattuale sulle sanzioni ovvero sul coinvolgimento della nave che effettua il trasporto contenuta nei contratti di utilizzazione della stessa. Un portatore di una clean bill of lading è un soggetto che ha tra le proprie mani un titolo di credito. Riesce difficile pensare che la giuridica certezza di un portatore o giratario di un titolo di credito possa essere scalfita da una decisione assunta in forza di una "reasonable cause to suspect". Mar Nero: in base alla Convenzione di Montreux del 1936 in tempo di guerra Ankara può impedire ad alcune navi da guerra dei Paesi coinvolti nel conflitto di accedere a quest' area. Ci sono disposizioni nella Convenzione per restrizioni sulle navi mercantili? "La Convenzione disciplina il passaggio delle navi militari e non può essere invocata per impedire o restringere il transito della flotta mercantile, per cui storicamente vige il principio del "free innocent passage". Soprattutto in un caso in cui l' incolumità del Paese costiero, presupposto per invocare l' applicazione della Convenzione, è decisamente tutta da dimostrare". Le navi mercantili sarebbero soggette a ispezioni prima di entrare nel Bosforo e nello Stretto dei Dardanelli? "Esistono dei casi

The Medi Telegraph

Focus

in cui è possibile per gli Stati costieri od anche per navi militari di un Paese impiegate in missioni di pattugliamento o sicurezza effettuare ispezioni a bordo e fermare anche navi mercantili. Esempi di questo tipo, anche eclatanti, si sono avuti durante le attività belliche innanzi alla Libia nel periodo delle cosiddette primavere arabe e alle operazioni militari che ne sono conseguite. Sono però strumenti di assoluta eccezionalità che dovrebbero essere invocati e applicati con particolare prudenza". Quali sono le altre questioni chiave che ritiene potenzialmente dannose per il settore del trasporto marittimo? "Il settore dei trasporti e della logistica stava riprendendo la propria crescita ed un armonico sviluppo dopo la grande sfida del coronavirus, affrontata dalla logistica grazie soprattutto all' impiego e all' abnegazione delle persone che lavorano nel settore. Le misure sanzionatorie previste e un' applicazione delle stesse che pare connotata dalla totale assenza di prevedibilità e certezza faranno molto male al settore. Al di là di alcune ipotesi di profitto, anche enorme, su attività di nicchia, shipping e trasporti pagheranno un prezzo altissimo, con il coinvolgimento dei marittimi, ancora una volta formalmente lavoratori-chiave, ma di fatto esposti a situazioni di profonda incertezza e rischio, sotto il profilo della propria incolumità e mantenimento del posto di lavoro e di condizioni di vita dignitose. Cosa dovrebbero fare le aziende e di cosa dovrebbero preoccuparsi in termini di assicurazione, fermo nave, merci in transito, equipaggi e così via? Il Registro Navale liberiano, uno dei maggiori registri per le navi mercantili ha lanciato un' iniziativa sulla disciplina sanzionatoria denominata 'Compliance Culture'. E ci può stare, a fronte di una responsabilità sociale che va condivisa tra tutti gli operatori del settore. Rimane il fatto che è difficile pensare allo sciluppo di una cultura della compliance a fronte di una normativa che, per ammissione della stessa amministrazione che l' ha emanata - e torno sulla nota del Segretario Generale di Stato britannico del 28 febbraio - sarà oggetto di tentativi finalizzati a determinarne la portata e i canoni interpretativi. C' è anche da chiedersi come si possa programmare il rispetto della normativa di riferimento in materia di sanzioni come 'stella polare' nella pianificazione e sviluppo di un' attività di impresa, nell' adempimento delle proprie obbligazioni nei confronti di soggetti portatori di buona fede di rilevanti interessi economici e, finalmente, nell' esercizio del duty of care nei confronti dei propri lavoratori, se questa normativa è ancora in via di definizione nei suoi aspetti applicativi". *Pyramid Temi Group (Credito: VesselFinder)