



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 09 marzo 2022**



Prime Pagine

09/03/2022	Corriere della Sera	9
<hr/>		
09/03/2022	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
09/03/2022	Il Foglio	11
<hr/>		
09/03/2022	Il Giornale	12
<hr/>		
09/03/2022	Il Giorno	13
<hr/>		
09/03/2022	Il Manifesto	14
<hr/>		
09/03/2022	Il Mattino	15
<hr/>		
09/03/2022	Il Messaggero	16
<hr/>		
09/03/2022	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
09/03/2022	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
09/03/2022	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
09/03/2022	Il Tempo	20
<hr/>		
09/03/2022	Italia Oggi	21
<hr/>		
09/03/2022	La Nazione	22
<hr/>		
09/03/2022	La Repubblica	23
<hr/>		
09/03/2022	La Stampa	24
<hr/>		
09/03/2022	L'Economia del Corriere della Sera	25
<hr/>		
09/03/2022	MF	26
<hr/>		

Venezia

08/03/2022	Il Nautilus		27
<hr/>			
LA 23ENNE GIULIA BELLO DI FAVARO VENETO È LA PRIMA CONDUTTRICE DI REACH STACKER A VENEZIA E TRA LE PRIME IN ITALIA			
08/03/2022	Messaggero Marittimo	Redazione	29
<hr/>			
Venezia: Giulia prima conduttrice di reach stacker			
08/03/2022	Ship Mag	Redazione	31
<hr/>			
Porto di Venezia, la 23enne Giulia Bello è la prima conduttrice di reach stacker per la movimentazione di container			

Savona, Vado

08/03/2022	Corriere Marittimo		32
<hr/>			
Grimaldi, rafforza la presenza in Sardegna - Nuovo collegamento ro-pax Savona-Porto Torres			
08/03/2022	FerPress		34
<hr/>			
Grimaldi lancia il nuovo collegamento ro/pax Savona – Porto Torres			
08/03/2022	Informatore Navale		36
<hr/>			
GRIMALDI LANCIA IL NUOVO COLLEGAMENTO RO/PAX SAVONA-PORTO TORRES			
08/03/2022	The Medi Telegraph		38
<hr/>			
Grimaldi, via alla rotta tra Savona e Porto Torres			

Genova, Voltri

08/03/2022	FerPress		39
<hr/>			
Conclusi i lavori per l'ampliamento dell'autoparco di Sestri Ponente			
08/03/2022	Genova Today		40
<hr/>			
Crollo torre piloti, inizia il processo d' appello			
08/03/2022	La Gazzetta Marittima		41
<hr/>			
Tre demolizioni insieme			
08/03/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i>	43
<hr/>			
Parte da Genova il tour mondiale del camion a idrogeno disegnato da Pininfarina / Video			
08/03/2022	Shipping Italy		44
<hr/>			
"Il coraggio di spingersi oltre la nuova diga del porto di Genova"			
08/03/2022	The Medi Telegraph		46
<hr/>			
Genova, il jolly in porto: una penisola sulla diga per Riparazioni e Gnl / LA MAPPA			

La Spezia

08/03/2022	Corriere Marittimo		48
<hr/>			
Confetra Liguria, Laghezza: "Caro carburanti, per l' autotrasporto italiano è emergenza nazionale"			

08/03/2022	Informatore Navale	49
<hr/>		
08/03/2022	Informazioni Marittime	50
<hr/>		
08/03/2022	La Gazzetta Marittima	51
<hr/>		
08/03/2022	The Medi Telegraph	53
<hr/>		

Ravenna

08/03/2022	Agenparl	54
<hr/>		
08/03/2022	La Gazzetta Marittima	55
<hr/>		
08/03/2022	Ravenna Today	56
<hr/>		
08/03/2022	Ravenna24Ore.it	57
<hr/>		

Luca Bolognesi

Livorno

08/03/2022	Affari Italiani	58
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

08/03/2022	City Rumors	60
<hr/>		
08/03/2022	corriereadriatico.it	61
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

08/03/2022	CivOnline	62
<hr/>		
08/03/2022	Informazioni Marittime	63
<hr/>		
08/03/2022	La Gazzetta Marittima	64
<hr/>		

Bari

08/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	65
<hr/>			
09/03/2022	Quotidiano di Bari Pagina 12		67
<hr/>			

Brindisi

08/03/2022	Brindisi Report		68
<hr/>			
08/03/2022	La Gazzetta Marittima		69
<hr/>			

Manfredonia

08/03/2022	Informatore Navale		70
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

08/03/2022	Shipping Italy		71
<hr/>			

Olbia Golfo Aranci

08/03/2022	Ansa		72
<hr/>			
08/03/2022	Sardinia Post		73
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

07/03/2022	Stretto Web	<i>Ilaria Calabrò</i>	74
<hr/>			
08/03/2022	ilcittadinodimessina.it		77
<hr/>			

08/03/2022	Informatore Navale		78
TRASPORTI, M5S: MEZZI GREEN E SOSTENIBILI PER L'ATTRAVERSAMENTO DINAMICO DELLO STRETTO			
08/03/2022	Oggi Milazzo		79
Porto di Milazzo, al via il dragaggio dei fondali. Nella programmazione strategica locali turistici al Molo Marullo			
08/03/2022	Primo Magazine		81
I dati del sistema portuale dello Stretto			
08/03/2022	quotidianodisicilia.it	<i>redazione</i>	82
Messina, una nuova nave green per lo Stretto			
08/03/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	83
Stazioni e porti, i dati dell' Autorità Portuale. Progetti da 5 milioni a Messina e 30 a Villa			
08/03/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	86
Aliscafi Messina - Villa - Reggio. Raffa: "Servono interventi subito, non solo a lungo termine"			

Focus

08/03/2022	Affari Italiani		87
Porti: Letta, 'guerra sta modificando bussola, con paura di impatto economico pesante'			
08/03/2022	Affari Italiani		88
Ucraina, container delle imprese del Nord Italia bloccati o irreperibili			
08/03/2022	Agenparl		89
Porti: Gariglio (Pd), dagli Stati generali proposte per lo sviluppo dell' Italia			
08/03/2022	Ansa		90
Ucraina: Lloyd' s, rallentano carichi petrolio in porti russi			
08/03/2022	Il Nautilus		91
Il Gruppo Grimaldi aderisce al progetto Nexigen di Barcellona			
08/03/2022	Il Nautilus		93
MSC Crociere: incontro con Leonardo Massa-BMT			
08/03/2022	Il Nautilus		94
MATTIOLI AL PD: OCCORRE UNA VISIONE DI SISTEMA E UNA GOVERNANCE EFFICIENTE			
08/03/2022	Il Nautilus		96
Project44: le principali linee di navigazione fermano le prenotazioni di carico da e per la Russia, con effetto immediato			
09/03/2022	Il Sole 24 Ore	Pagina 31 <i>Mara Monti</i>	98
Fincantieri, pronta la «Prima» per le crociere Norwegian			
09/03/2022	Il Sole 24 Ore	Pagina 31	100
Il debutto di Marghera			
08/03/2022	Informare		101
ZIM sospende i propri servizi da e per l' Ucraina e la Russia			
08/03/2022	Informare		102
L' Europa dipende sì dal gas russo, ma assai più dal petrolio russo			
08/03/2022	Informare		104
Domani a Milano aprirà la tre giorni di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry"			
08/03/2022	Informare		105
Mattioli: sul PNRR è necessario coinvolgere tutti gli operatori dell' economia del mare			

08/03/2022	Informatore Navale		107
PER LA PRIMA VOLTA MSC CROCIERE OFFRIRÀ ITINERARI IN PARTENZA DA NEW YORK PER TUTTO L'ANNO			
08/03/2022	Informatore Navale		110
Gestione navale: Joint venture a Monaco fra Columbia Shipmanagement e Sea World Management			
08/03/2022	Informatore Navale		111
MATTIOLI AL PD: OCCORRE UNA VISIONE DI SISTEMA E UNA GOVERNANCE EFFICIENTE			
08/03/2022	Informazioni Marittime		113
Da Bureau Veritas il primo ispettore donna per le navi petrolchimiche			
08/03/2022	Informazioni Marittime		114
Confitarma: "In Marsec 3 siamo discriminati"			
08/03/2022	Informazioni Marittime		116
Principato di Monaco, Joint venture fra Columbia Shipmanagement e Sea World Management			
08/03/2022	Informazioni Marittime		117
Msc Crociere posiziona una nave a New York			
08/03/2022	La Gazzetta Marittima		118
Federazione del Mare e crisi Ucraina			
08/03/2022	La Gazzetta Marittima		120
Gli interporti 'al centro'			
08/03/2022	La Gazzetta Marittima		121
Clinica galleggiante sulla 'Cristallo'			
08/03/2022	La Gazzetta Marittima		122
Decarbonizzare lo Shipping con un tavolo del RINA La Gazzetta Marittima			
09/03/2022	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 4	123
Porti italiani, quarti in Europa per inquinamento			
09/03/2022	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 6	125
Porto di Amburgo, Pechino si conferma primo partner			
09/03/2022	Libero	Pagina 6	126
Biden blocca l' import di petrolio e gas russi			
08/03/2022	Port Logistic Press		128
Nicolini, Presidente Confetra: insieme a Milano per riflettere sulle prospettive economiche, industriali, logistiche del Paese.			
08/03/2022	Port News		129
Il pragmatismo della semplificazione			
08/03/2022	Sea Reporter		130
Porti aperti-intervento di Mattioli all' incontro di Agorà: Occorre una visione di sistema e una Governance efficiente			
08/03/2022	Ship Mag		132
Donne Pilota in mare, sono due in Italia. La storia di Teresa e Roberta a ShipMag traccia una nuova rotta			
08/03/2022	Ship Mag		133
Mattioli, Confitarma: "Gli armatori chiedono che il Pnrr non rimanga un sogno". Gariglio (Pd): "I porti sono il volano per lo sviluppo del Paese"			
08/03/2022	Shipping Italy		134
All' Agorà del Pd sui porti un mare di richieste: 'Pnrr: meno opere, meglio finanziate'			
08/03/2022	TeleBorsa		136
Il conflitto pesa sulle spedizioni marittime: aumentano costi e congestioni			
08/03/2022	TeleBorsa		137
Si muove in ribasso Carnival a Londra			

08/03/2022 **The Medi Telegraph** 138
Riforma, nuova idea: Authority azioniste nei terminal / IL RETROSCENA

08/03/2022 **The Medi Telegraph** 140
Gestione navale: joint venture a Monaco fra Columbia Shipmanagement e Sea
World

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

MAK
DESIGN & PASSION

www.makwheels.it

Un aiuto subito **Ucraina**

CORRIERE DELLA SERA TG-7
Il codice Iban per le donazioni è
IT08 1030 6909 6061 0000 0185 871
Codice grande beneficiario: **10052**



Il cardinale
Parolin: i cattolici?
Pesano sempre meno
di **Gian Guido Vecchi**
alle pagine 22 e 23



ATTACCO ALL'UCRAINA

«Tratto, non mi arrendo»

Zelensky: intesa possibile. Bombe sulle città. Biden e Johnson: stop al petrolio da Mosca. La ritorsione di Putin

LA GUERRA DI IERI

di **Daniilo Taino**

Vladimir Putin sta combattendo la guerra di ieri. Mossa dal passato e rivolta al passato. Per questo la perderà. La testa girata all'indietro e l'incomprensione del mondo d'oggi non gli impedisce di creare terrore e morte. Ma l'eroe straordinario che ha compiuto non si vede solo nella risposta del popolo ucraino; non si registra solo nella ritrovata unità dell'Occidente e dei suoi alleati democratici.

continua a pagina 32

È UN VERO RISVEGLIO?

di **Federico Rampini**

Perché Vladimir Putin ha deciso che questo è il momento giusto per scatenare una guerra nel cuore d'Europa? Che cosa unisce la sua visione all'analisi del mondo che fa Xi Jinping? E come mai l'Occidente è arrivato impreparato a una sfida tremenda? Un filo rosso unisce le risposte a questi interrogativi: è la caduta di autostima delle democrazie liberali, assediata dal proprio interno prima ancora che da formidabili avversari esterni.

continua a pagina 20



Militari ucraini aiutano una donna a fuggire, sotto la neve, da Irpin: la cittadina alle porte di Kiev da diversi giorni è sotto l'attacco delle forze russe

di **Andrea Nicastro, Giuseppe Sarcina, Marta Serafini**

da pagina 2 a pagina 21

Fisco Respinto ancora il testo firmato da Lega e FdI Catastro, caos in commissione Il governo si salva per un voto

di **Paola Di Caro**

Sulla riforma del catasto il governo si salva per un solo voto. È caos in commissione Finanza alla Camera dopo l'emendamento presentato da Alternativa e sottoscritto da Lega e FdI, che chiedeva lo stop delle nuove regole del sistema immobiliare.

a pagina 23

M5S, IL GIUDICE CONFERMA LO STOP AI VERTICI Conte rimane «sospeso»

di **Emanuele Buzzi**

Respinto il ricorso. I giudici di Napoli confermano lo stop ai vertici. Giuseppe Conte resta «sospeso». Il Movimento Cinque Stelle: ma per gli elettori il capo è lui. L'11 marzo ci sarà un altro voto.

a pagina 22



GIANNELLI

PRIMO PIANO

SONO UN MILIONE IN FUGA

Quei bambini che perdono parole e sogni

di **Goffredo Buccini**



I bambini ucraini, senza più parole e speranze.

alle pagine 12 e 13

IL REPORTAGE

Tra gli sfollati al gelo di Irpin: via dai ceccchini

di **Lorenzo Cremonesi**

a pagina 3

GLI SCENARI

Fabbriche, case Cosa cambia senza gas russo

di **Stefano Agnoli**
e **Enrico Marro**

a pagina 16

LE VOCI, LE PROTESTE

I nostri ragazzi e la prima volta con una guerra

di **Paolo Di Stefano**

a pagina 32

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Lo smemorato

Sarebbe facile iniferire sul Salvini pacifista, umiliato dal sindaco di un paesino polacco ai confini dell'Ucraina, il quale si è rifiutato di riceverlo sventolandogli davanti alla faccia e, quel che è peggio, alle telecamere, la maglietta con l'effigie di Putin da lui più volte indossata in passato. Quando hai uno scheletro nell'armadio, o tieni chiuso l'armadio o butti lo scheletro. O taci su Putin, come Berlusconi, o riconosci di avere sbagliato a tessere le lodi. L'unica cosa che non puoi fare è fare finta di nulla, pensando di poter reinventare senza doverci giustificare. Salvini si è tolto la maglietta del putiniano per mettere quella del crocerossino con la disinvoltura di un bambino che cambia maschera di carnevale. Non mi interessa sapere perché lo ha fatto, ma

come ha fatto anche solo a immaginare di poterlo fare. Credo che l'unica risposta plausibile sia che il segretario della Lega è il prodotto politico dei social, di una comunicazione senza memoria che si muove in un eterno presente. Sembra la peciolina Dory, che non ricorda mai cosa le è successo un attimo prima.

Salvini ricorda benissimo di averci spacciato Putin per una via di mezzo tra Cavour e Nembo Kid, però pensava che quest'ultimo travestimento da «neutrale» sarebbe riuscito a farcelo dimenticare, evitandogli l'imbarazzo di un'abitura. Invece gli è bastato avvicinarsi a un teatro di guerra perché l'incanto si rompesse e lui si ritrovasse di nuovo nel tempo, con il passato addosso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SODDISFATTI O RIMBORSATI

PROVA PROSTAMOL PER UN MESE, SE NON SEI SODDISFATTO TI RIMBORSAMO IL 100% DEL VALORE! E NON HAI PIÙ SCUSE

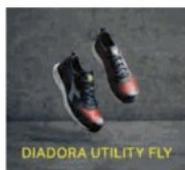
Prostamol

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, SODDISFATTI 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 Comuni 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

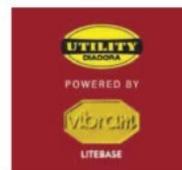




Un anno dopo la gogna mediatica, il Gip di Arezzo archivia l'inchiesta sul vaccino a Scanzi: "Non voleva rubare il posto ad altri". Chissà quanti si scuseranno con lui



Mercoledì 9 marzo 2022 - Anno 14 - n° 67
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrato: € 3,00 - € 16,80 con il libro "Mari pulite. La vera storia"
Spedizione in abb. postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

GUERRA IN UCRAINA Zelensky apre a trattative Usa-Uk, alt al petrolio russo (ma a fine anno)

Americani e britannici annunciano di voler fare a meno del (poco) greggio del Cremlino, ma non chiedono subito i rubinetti. Discorso in videoconferenza a Westminster del leader da Kiev: "Discutiamo su Donbass, Crimea e Nato"

GRAMAGLIA E PROVENZANI A PAG. 2 - 3

Mannelli
cari tele-armaioli visto quanto siete esperti potreste almeno sparare cazzate col silenziatore?

L'INTERVISTA Lucio Caracciolo di "Limes" "Putin vuole le città per trattare meglio"

Il politologo fa il punto della situazione sul terreno: "Putin ha bisogno di una vittoria, gli Usa sembrano puntare a un pareggio, le armi all'Ucraina sono state fornite in abbondanza anche prima che iniziasse questa guerra"

CANNAVÒ A PAG. 3

Il guerrafondato ipocrita

Marco Travaglio

Il cinismo di quei pacifisti che dicono no a Zelensky. Vedo questo titolo in cima all'editoriale di Paolo Mieli sul Corriere. Corro a leggere e trovo citato quasi tutto il mio editoriale di sabato. Manca solo la mia firma, così nessuno capisce con chi ce l'abbia Mieli (le guerre non si dichiarano quindi). Quindi i "pacifisti cinici" che "dicono no a Zelensky" sono io. Che, tra parentesi, non sono mai stato pacifista e non ho mai parlato con Zelensky, ma fa niente. Con la sua prosa mieliflua, Mieli mi impartisce una "lezione tramandata dalla storia", perché com'è noto è pure uno storico. Infatti infila una collezione di paralleli che, con l'Ucraina, c'entrano come i cavoli a merenda. Tipo gli aiuti "ai repubblicani nella guerra civile spagnola", alla "rivolta nel ghetto di Varsavia", agli oppositori di Pinochet e Videla. Ma quelli in Cile e Argentina erano golpe interni: quella in Ucraina è un'invasione esterna. La guerra di Spagna e la seconda guerra mondiale mossero eserciti contro altri eserciti (Varsavia la liberò l'Armata Rossa); oggi né gli Usa, né la Nato né l'Ue intendono inviare un solo soldato in Ucraina. Anche il paragone fra i Sudeti e l'Ucraina traballa: il Führer pianificava il dominio tedesco su tutta Europa e lo sterminio di milioni di ebrei, zingari e gay; lo zar, per quanto criminale, parrebbe un po' meno pretenzioso.

Potremmo continuare, se lo strazio del cuoricino di Mieli sanguinante per il nostro cinismo non ci inducesse a smettere. E a seguirlo *toto corde* nel purissimo afflato di solidarietà per Zelensky, offuscato solo dalla mancanza di analogo trasporto per i serbi, i libici, gli afgani, gli iracheni e gli altri popoli invasi e sterminati dall'Occidente buono. Noi abbiamo sempre condannato quelle guerre con lo stesso cinismo con cui condanniamo quella di Putin e sognato sanzioni e armi contro i criminali che le avevano scatenate: ma erano impossibili perché avremmo dovuto sanzionarci e bombardarci da soli. E ora che Putin fa ciò che facevamo noi vorremmo tanto che perdesse la guerra. Ma purtroppo gli esperti dicono che è improbabile: l'unica incognita di questa guerra non è come finirà, ma quando e con quanti morti (direttamente proporzionali alla sua durata). Perciò speriamo che duri poco. A meno che, si capisce, Usa, Nato e Ue non dicano sì a Zelensky con *no fly zone*, caccia e truppe di terra: cioè con la terza guerra mondiale. Se è questo che auspichiamo Mieli&C., lodicano: "Vogliamo la terza guerra mondiale", anziché nascondersi dietro la resistenza ucraina per fare bella figura nei talk. Ma lo dicano a Biden, alla Nato, all'Ue e all'amato Draghi: perché sono questi a "dire no a Zelensky", non i pacifisti cinici. Che, per quanto esecrabili, sono meglio dei guerrafondati ipocriti.

EFFETTI COLLATERALI SBEFFEGGIATO IN POLONIA, NUOVA INDAGINE A MILANO

Salvini fa ridere il mondo E c'è un altro caso Metropol

DRAGHI MOLLATO
IL PREMIER POLACCO ANNULLA LA VISITA A ROMA. SI INDAGA SU ALTRA COMPRAVENDITA (E PRESUNTE TANGENTI) DI PETROLIO DA MOSCA ALL'ENI: STORIA SIMILE A QUELLA DI SAVOINI

FRANCHI, MARRA, MILOSA E RODANO A PAG. 6 - 7

» E PERUGINA SI SALVÒ
100 anni di Baci: tanti pensieri e affari d'amore

Francesco Ferasin

Un uomo di colore balla con una giovane ariana: al tempo del fascismo solo la pubblicità poteva permettersi di andare controcorrente. È questo il caso della Peruginina.

A PAG. 18

- LE NOSTRE FIRME**
- Padellaro Zelensky. Terrore molesto a pag. 13
 - Fini Guerra? No, strage da guardoni a pag. 17
 - Caselli Mafiopoli e Tangentopoli a pag. 11
 - Gomez L'unica certezza è il dubbio a pag. 11
 - Robecchi Perdono sempre i poveri a pag. 11
 - Latour Dopo la Grande Metamorfosi a pag. 16

AL TRIBUNALE DI NAPOLI
Ricorso respinto, si rivota su Conte

DE CAROLIS A PAG. 9

GENOVA PER LORO
Spinelli: 40mila€ a Toti e permessi rinnovati al porto

VERGINE A PAG. 13

La cattiveria

Gli Stati Uniti vietano l'importazione di petrolio dalla Russia per l'invasione dell'Ucraina. Chissà ora chi invadono per recuperare

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

IL RITORNO DEL COVID
Contagi in risalita e flop della terza dose: scade subito

MANTOVANI A PAG. 14



IL FOGLIO

quotidiano



"L'opella non va votato: è un appello a morire" (Marta Draghi)

Sped. in Abb. Postale - DL 35039/01 - 46099/01 - L. 1/02/2001



ANNO XXVII NUMERO 58

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 9 MARZO 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVUE n. 5

La sberla di Biden, la svolta europea. La guerra energetica offre una lezione per la transizione: meno ideologia uguale più libertà

C'è una guerra che si combatte a colpi di bombe, esplosioni, missili, violenze e aggressioni, che è quella che scorre sulle nostre timeline ormai da quasi due settimane, e c'è una guerra diversa che si combatte ormai da qualche giorno, che non riguarda razz, profetie, corrotti, umanitari e rasi aerei ma riguarda una rivoluzione che aggraverà i guai: così accadrà tra la Russia e l'Ucraina. Ed è una guerra al centro della quale si trova la terra scelta che è stata innescata dal conflitto in Ucraina: quella dell'energia. Joe Biden, con un colpo a sorpresa, ieri ha annunciato l'embargo degli Stati Uniti sul petrolio, il gas e il carbone proprio dalla Russia e non di partire Putin, Biden sarebbe pronto, come raccontano da Reuters, a valutare l'importazione del petrolio anche dal Venezuela e dall'Iran. E sempre ieri la Commissione europea ha presentato una serie di misure utili a ridurre le importazioni di gas dalla Russia circa dell'86 per cento entro la fine di quest'anno.

La guerra in Ucraina, come è evidente, ha cambiato tutto nei rapporti tra l'occidente libero e la dittatura di Putin. Ma ciò che è destinato a cambiare in modo non reversibile nel rapporto con la Russia ha a che fare con qualcosa di più profondo di una semplice riaccesa allocazione delle fonti di approvvigionamento energetico: la transizione ecologica. La classica novità introdotta dalla guerra in Ucraina all'interno del dibattito politico coincide con l'improvvisa trasformazione della transizione ecologica in una strategia non più atomizzata da due parametri essenziali: la necessità di non trasformare la transizione in una rinuncia per la tutela del benessere e la necessità di rendere la transizione verso un mondo meno assoggettato dalle emissioni compatibile con la difesa dei principi non negoziabili di una società aperta. Frans Timmermans, commissario per il Clima, pezzo da nonanta del Pse, ieri ha detto che è "immaginabile" che alcuni paesi rinuncino al gas come energia di transizione, mentre

non può di lungo termine e carbone, e ha illuminato con chiarezza una parte del suo messaggio relativo alla risoluzione in corso: per essere meno dipendenti dal gas russo occorre differenziare al massimo le fonti di energia e per differenziare al massimo le nostre fonti di energia l'ideologia dell'ottusità deve essere sostituita con il pragmatismo della neutralità. E' per questo che paesi come la Germania e il Belgio stanno valutando se rinviare l'addio definitivo all'energia nucleare. Ed è per questo che paesi come l'Italia hanno scelto di sfruttare al massimo le risorse alternative al gas russo (dalle nuove trivellazioni alla riapertura di alcune centrali a carbone) per non restare più ostaggio di un singolo dittatore. "L'Ue ha scritto un letter set fine settimana. Uralov von der Leyen, presidente della Commissione europea - è determinata a limitare la capacità di Putin di finanziare la sua atrocità guerra". E le parole di von der Leyen illuminano un altro elemento strategico della guerra sull'energia che riguarda un im-

portante lezione messa in campo da un partito cruciale nella nuova stagione europea: i Verdi tedeschi. Uno dei loro rappresentanti, membro del governo Scholz, si chiama Robert Habeck. E' ministro dell'Economia e responsabile delle politiche climatiche e in questa fase ha il compito di spiegare agli elettori che lo hanno votato una nuova dottrina politica: rendere le politiche ambientali non più avvincolate dalla salvaguardia del benessere, dalla tutela dei diritti umani e dalla difesa della democrazia. "L'invasione dell'Ucraina - ha scritto il Wall Street Journal in un editoriale dedicato al caso dei Verdi tedeschi - sta mettendo alla prova gli ideali astratti degli ambientalisti, costringendoli tutti a fare i conti con un nuovo equilibrio tra obiettivi climatici, sicurezza nazionale e aspirazioni alla pace nel mondo". Meno ideologia uguale più neutralità. Più neutralità uguale più concorrenza. Più concorrenza uguale più libertà. La guerra energetica, volendo, si vince anche così.

METTERE FUORI ALLA CANAN DEL GAS

I russi macinano

La forza bruta guadagna terreno, Putin assapora l'assedio largo alla capitale

Kyiv, dal nostro inviato. Le prime quasi due settimane della guerra sono state il periodo della sorpresa - in negativo per gli invasori russi e in positivo per gli ucraini che resistono - dell'ottimismo e della solidarietà internazionale. Ma passato questo primo momento il peso dei numeri, la superiorità dei mezzi e la potenza di fuoco dell'esercito russo cominceranno a macinare risultati, come stanno già facendo, e porteranno in vantaggio gli aggressori contro i difensori ucraini in un numero crescente di regioni - oltre al sud del paese, dove questo corso delle cose si vede più chiaramente. L'indignazione contro il presidente russo Vladimir Putin non è un elemento sufficiente a battere la forza bruta (si parla adesso di guerra brutale) e non di guerriglia partigiana - che potrebbe durare per anni e convincere la Russia a mollare la presa. Presto la rimonta militare russa potrebbe arrivare anche nel nord, il campo di battaglia più importante, che è quello attorno alla capitale Kyiv.

A nord di Kyiv, dove i carri armati russi aspettano un ordine per avanzare sulla capitale, il campo di battaglia è questo. Il fronte è arrivato fino a un viadotto stradale a quattro corsie che passa sopra un fiume, dopo un piccolo centro abitato che si chiama Irpin. Il viadotto è troncato a tre quarti della sua lunghezza da un'esplosione e i civili hanno lasciato le macchine ormai inutili per scappare sopra e adesso attraversano il ponte su poche assi di legno - grazie al cielo le acque sono basse.

Sul binario 4

A Przemysl, in Polonia, tra la figuraccia di Salvini e chi parte in direzione opposta, verso l'Ucraina

Przemysl, dalla nostra inviata. Przemysl è diventata una stazione del mondo. Qui si protesta contro Matteo Salvini, al quale il sindaco di destra Wojciech Bakun ha dimostrato che non valgono sempre i cambi di casacca: alcuni, come la passione per un presidente guerriero-fondato, sono imperdonabili. Qui arriva chi varca il confine polacco per fuggire dalla guerra. Ma questa stazione è anche il posto da cui si torna indietro. Il treno che arriva da Leopoli riparte e non è mai vuoto. Non ha più un orario di arrivo e partenza preciso, si muove come può e chi vuole tornare in Ucraina attende: prima il treno deve svuotarsi, poi va lasciato fermo per un po', alla fine si riparte dal binario numero 4, separato dal resto della stazione, isolato e recintato. Se si contano i binari, il 4 non c'è, non è segnalato, si passa dal 3 al 5, il 4 è un confine a sé. Chi aspetta qui va incontro alla guerra, sono termini che già si trovavano in Europa per lavoro e che adesso fanno il viaggio inverso. Qualcuno va ad aiutare la famiglia rimasta in Ucraina, molti vanno per arruolarsi, per combattere una guerra che mai si sarebbero aspettati e della quale non capiscono le ragioni. Ad arrivare a Przemysl sono soprattutto le donne e i bambini, a partire da un'età minima. Non importa l'età, anche chi ha più di cinquant'anni è pronto a combattere.

Il Papa mediatore

Polin chiama Lavrov, ma l'unica chance in mano a Francesco è la telefonata a Putin

Roma. "L'intervento della Santa Sede si colloca a più livelli", ha detto a T2000 il cardinale segretario di stato, Pietro Parolin, che ieri ha avuto una conversazione telefonica con il ministro degli Esteri russo, Sergei Lavrov, al quale ha chiesto di fare il possibile perché "si fermino i combattimenti". Tre sono i livelli d'azione. Ha chiarito Parolin: intanto, "l'insistente preghiera perché il Signore doni la pace a quella martoriata terra", poi "l'intervento umanitario" e infine "c'è la disponibilità di iniziative su piano diplomatico. Ci sono già vari tentativi che si stanno svolgendo in giro per il mondo e quindi noi siamo disponibili, se è ritenuto che la nostra presenza e la nostra azione può aiutare, non siamo lì".

Israele mediatore

Elkin, il ministro addetto a parlare con Putin e che ha un fratello sotto i missili in Ucraina

Roma. "Eravamo laici, ma loro mi vedevano come un ebreo e mi gridavano 'Jid'". Zev Elkin ricorda quando scoprì di essere ebreo a Khar'kov, in Ucraina. Poi Elkin iniziò a studiare l'ebraico in segreto. Neanche i genitori lo sapevano. "Era proibito e pericoloso, avrebbero avuto paura per me". A quel tempo, in Unione Sovietica si finiva in prigione per apprendere o insegnare l'ebraico. Poi emissari da Israele lo contattarono e fecero in ed Elkin ha iniziato a pregare. Sarebbe diventato il primo segretario di Bnei Akiva in Russia. La notte del 4 dicembre del 1990, Elkin emigrò in Israele.

Erdogan mediatore

Il presidente turco riunisce russi e ucraini ad Antalya, ma l'aura da peacemaker non luccia

Ankara. Il teatro della diplomazia si sposterà ad Antalya nel tentativo di favorire un negoziato di pace tra Russia e Ucraina nell'ambito di un vertice a livello ministeriale voluto dal presidente turco Recep Tayyip Erdogan. Domani il ministro degli Esteri russo, Sergei Lavrov, incontrerà il suo omologo ucraino, Dmitro Kuleba, alla presenza del ministro degli Esteri turco Mevlüt Cavusoglu. Questo trilaterale, nell'ambito dell'Antalya Diplomacy Forum, sarà il primo incontro ad alto livello tra Mosca e Kyiv dall'inizio dell'invasione russa.

Andrea's Version

Ma roba da non credere. Ce l'hanno menata dieci anni vanno per niente. E adesso non ce n'è uno, di quelli che ce l'hanno ravvanata a sangue la bellezza di due lustri, il quale, pur di non abbassare il riscaldamento nel tinello, non invecchi con toni strazianti una trattativa urgentissima stata (ucraino)-mafia (russa).

Non ci rassegniamo

Biden annuncia l'embargo di gas e petrolio russo. Le conseguenze insidiose e il messaggio a Putin

Milano. Joe Biden ha annunciato ieri l'embargo del petrolio e del gas russi, aprendo così la seconda fase delle reazioni occidentali alla guerra unprovveduta and unjustified, cioè immotivata, di Vladimir Putin in Ucraina. La decisione del presidente americano è piena di conseguenze: ci sarà un aumento del prezzo del gas da cui dipende la sostenibilità energetica dell'Europa (che è come dire: paghiamo anche noi per questo embargo); ci sarà un aumento dei prezzi generali in una crisi inflazionistica già pronunciata; si attiverà un sistema di compensazione delle riserve che passa, come stiamo già vedendo, anche dal Venezuela e dall'Iran, con quel che implica fare affari con un regime che affama il suo popolo e con un altro che oltre ad affamare il suo popolo ambisce a dotarsi di un'arma atomica; stiamo costruendo un mondo nuovo in cui la Russia è isolata, ma è evidentemente pieno di insidie, come sappiamo bene noi europei che siamo alle prese con la diversificazione dell'approvvigionamento energetico nel Mediterraneo. Biden paga anche un prezzo politico interno, in questa fase politica in cui si è dedicato alla ristrutturazione dello stato sociale americano. Cosa tutto sommato, a tutti. La decisione di Biden è arrivata in un momento in cui si iniziava a disperare, che il soffocamento economico della Russia è un progetto a lungo termine e invece la guerra è qui e adesso e questa discrepanza temporale va tutta a vantaggio di chi ha schierato per primo l'esercito, cioè di Putin. Washington non vuole utilizzare l'arma militare, o meglio la usa - con armi e intelligence, sostiene la resistenza di Kyiv - ma non in modo diretto, come invece vorrebbe il presidente ucraino, Volodymyr Zelensky. Ieri un gruppo di esperti e di funzionari dell'establishment di politica estera americano ha scritto a Biden chiedendo una no fly zone limitata.

L'aiutino cinese

Paul Krugman dice che il salvagente di Pechino non è come lo immaginiamo

Roma. Mentre Putin stringe l'assedio alle città ucraine, le sanzioni occidentali alla Russia continuano a mordere. Non solo perché dispiacciono i loro effetti nel tempo, ma perché si intensificano. Ieri il presidente americano Joe Biden ha annunciato il divieto dell'import di gas e petrolio russi. Contemporaneamente, le aziende statali cinesi stanno valutando l'ingresso in industrie energetiche: ruse dopo il grande esodo occidentale. Mosca, che va incontro a un progressivo staccamento dagli affari a causa delle sanzioni, si rivolge a Pechino. Ma può la Cina, come partner commerciale e alternativo, salvare l'economia russa? "No, non può", è la risposta di Paul Krugman.

In isolamento

Le sanzioni faranno diventare la Russia come la Corea del Nord? Dipende dalla Cina

Roma. Isolamento geografico, aerei a terra, media e brand internazionali che vanno via. E poi divieto di esportazioni, un'economia vicina al collasso che serve soltanto a mantenere in vita il regime. Pochi, pochissimi alleati. E' la Corea del nord, il paese più sanzionato del mondo, ed è forse il destino della Russia di Vladimir Putin. Alastair Morgan è stato l'ambasciatore del Regno Unito a Pyongyang, ha lavorato come diplomatico in Cina e fino all'anno scorso era il coordinatore di una istituzione internazionale importante: il panel di esperti del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite. Il team che si occupa di verificare se le sanzioni progettate gli obiettivi prefissati dalla comunità internazionale. A lui chiediamo se la Russia diventerà una nuova Corea del nord.

Ommadonna la Francesca

Poi dice che uno preferisce buttarsi sul Papa callesero, sui cattolici adulti e persino su Pax Christi che vuole la demilitarizzazione della galassia, e pazienza se intanto agli ucraini non restano che le cerbottane. Il fatto, con ogni evidenza, è che gli spiritisti religiosi che fino all'altro ieri buttavano felci l'occhietto verso gli Urali, possono una dannata, diabolica sfiga. E non parlano soltanto del Viganò, il mons. che non credeva ai Covid ma adesso a Putin sì. E non parlano dell'uomo mascherato del Patriarcato, lo spiritato Kirill. Ma Salvini, perbacco. Già ai tempi in cui rotava i rosari come fosse

Clown triste e sconfitto

Uno spuntamento così radicale richiede misure estreme. Salvini, la Polonia e una via di fuga che c'è

Nella vita ci sono le occasioni. Il senatore Salvini, in circostanze ormai più che imbarazzanti, ne ha ora una. Si è ficcato dove non doveva, con un atto benevolo ma plateale, esibizionistico, al confine tra Polonia e Ucraina. Confidente nel messaggio su "aiuto e pace", affacciato, ha preso posto dopo un viaggio di propaganda pacifista vicino a un sindaco polacco al quale chiedeva un pass per la sua nuova identità di partigiano della pace. Due passi da chi ha scatenato la guerra in Europa, e questi gli ha rinfacciato la maglietta con il volto idolo di Lenin, glielo ha lasciato sul microfono del piccolo podio comune con un gesto raro di sprezzo e di castigo e lo ha abbandonato ai suoi balbettamenti e ai suoi tentativi di difendersi. Il reietto della comunità internazionale. A questo punto non ha più senso per lui, verso il quale sarebbe anche assurdo nutrire sentimenti meschini di vendetta, insistere. Uno spuntamento così radicale richiede misure estreme. L'occasione di Salvini è semplice. Ha agito con dabbenaggine in considerazione del suo interesse di leader rampante del populismo all'italiana, nei confronti di Putin, non con ragionamenti o opzioni politiche ma con il lupo aperto. Ci ha richiamati all'ammirazione per quel tipo d'uomo forte e di potere forte, nei giorni in cui preparava la sua candidatura a presidente della repubblica e in attesa dell'autorizzazione relativa alla valutazione d'impatto ambientale (VIA) ottenesse finalmente un bollino verde. Macché. Alla fine, in un gioco d'illusione burocratico condotto tra Franceschini e Michele Emiliano, tutto è impantanato un'altra volta.

"Salvini, non parta"

I primi a dissuadere il leghista da tutto sono state le ambasciate e i nostri 007

Roma. "Salvini, la sua presenza non è opportuna". A dissuadere il leader della Lega dal viaggio in Polonia per primi sono stati gli italiani. E non Wojciech Bakun, il sindaco di Przemysl, che in diretta plenaria gli ha sventolato in faccia il passagato da ultras di Vladimir Putin. Il viaggio della speranza del capo del Carceccio, unico leader mondiale in questo momento a passeggiare sul confine con l'Ucraina, ha messo in imbarazzo le ambasciate polacche, ucraine, il ministro degli Esteri e i servizi segreti italiani. In questa fase storica, con centinaia di migliaia di profughi in fuga, la nostra diplomazia consiglia gli arrivi se non a personale umanitario altamente qualificato. Salvini ha messo in imbarazzo anche l'Aise: il servizio di sicurezza esterno, costretto ad attivare dispositivi di sicurezza come si com'è arrivato di un leader politico all'estero. La prassi nei momenti normali, un di più di evitare in questa fase così delicata. Ma non c'è stato nulla da fare. E così Salvini è stato visto in Polonia. Con una raccomandazione: di non pubblicizzare le visite pubbliche e di ridurre al minimo la delegazione al seguito (alla fine lo hanno seguito solo il deputato Luca Toccaolini e l'europarlamentare Marco Camponeschi). Il leader leghista avrebbe voluto mettere un piede a Leopoli, ma dalla nostra ambasciata in Ucraina gli è stato vivamente sconsigliato. Così è rimasto in Polonia. Con figura barbara mondiale.



Krugman. (Copione segue nell'inserito II)

Cdm senza energia

Tra nucleare e rinnovabili, l'agenda di Cingolani sabotata dal ministero della Cultura

Roma. La situazione è grave, se è vero che al Mite hanno elaborato, tra i vari scenari, anche uno di quelli che per ora Roberto Cingolani si rifiuta di valutare seriamente, e cioè la ripresa delle attività nella centrale nucleare di Trino Vercellese. E però, come spesso succede, la situazione pur essendo grave non è seria, se neppure la guerra e il rischio di razionamento dell'energia valgono a superare le consuetudine del ministero della Cultura sull'installazione di nuovi impianti per le rinnovabili. L'ennesima puntata di questa saga di dubbio gusto, l'ultima baruffa di una tenzone ormai perenne tra Cingolani e Mario Franceschini è andata in scena a metà febbraio. Solito copione: il ministro della Transizione ecologica che scaltava per avviare finalmente i lavori di insediamento di impianti eolici e fotovoltaici, e il titolare della Cultura, custode supremo del verbo delle soprintendenze, che opponeva il suo dissenso. Tutto come sempre, appunto, se non per il fatto che i carriarmati di Putin erano già sul confine ucraino e Mario Draghi da settimane teneva contatti diplomatici con l'Ue e Qatar per trovare alternative alla dipendenza italiana dal gas russo. E dunque si pensava che quei dieci impianti rimasti da troppo tempo in attesa dell'autorizzazione relativa alla valutazione d'impatto ambientale (VIA) ottenesse finalmente un bollino verde. Macché. Alla fine, in un gioco d'illusione burocratico condotto tra Franceschini e Michele Emiliano, tutto è impantanato un'altra volta.

"Salvini, non parta"

I primi a dissuadere il leghista da tutto sono state le ambasciate e i nostri 007

Roma. "Salvini, la sua presenza non è opportuna". A dissuadere il leader della Lega dal viaggio in Polonia per primi sono stati gli italiani. E non Wojciech Bakun, il sindaco di Przemysl, che in diretta plenaria gli ha sventolato in faccia il passagato da ultras di Vladimir Putin. Il viaggio della speranza del capo del Carceccio, unico leader mondiale in questo momento a passeggiare sul confine con l'Ucraina, ha messo in imbarazzo le ambasciate polacche, ucraine, il ministro degli Esteri e i servizi segreti italiani. In questa fase storica, con centinaia di migliaia di profughi in fuga, la nostra diplomazia consiglia gli arrivi se non a personale umanitario altamente qualificato. Salvini ha messo in imbarazzo anche l'Aise: il servizio di sicurezza esterno, costretto ad attivare dispositivi di sicurezza come si com'è arrivato di un leader politico all'estero. La prassi nei momenti normali, un di più di evitare in questa fase così delicata. Ma non c'è stato nulla da fare. E così Salvini è stato visto in Polonia. Con una raccomandazione: di non pubblicizzare le visite pubbliche e di ridurre al minimo la delegazione al seguito (alla fine lo hanno seguito solo il deputato Luca Toccaolini e l'europarlamentare Marco Camponeschi). Il leader leghista avrebbe voluto mettere un piede a Leopoli, ma dalla nostra ambasciata in Ucraina gli è stato vivamente sconsigliato. Così è rimasto in Polonia. Con figura barbara mondiale.



il Giornale



MERCOLEDÌ 9 MARZO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 57 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

DAL GAS AI CACCIA

PROVE DI GUERRA MONDIALE

Da Usa e Gran Bretagna embargo all'energia di Mosca. Putin annuncia il blocco dell'import-export. La Polonia dà i jet alla Nato: tensione altissima
EUROPA ANCORA DIVISA. BERLUSCONI: «SUBITO GLI EUROBOND»

COSA CI ASPETTA

L'ECONOMIA IN TRINCEA

di **Marcello Zacché**

L'agenda che ciascuno di noi aveva in mente un paio di mesi fa per il 2022 è stata spazzata via dalla crisi in Ucraina. Ora va riscritta da capo. Ma l'incertezza è tale che non siamo in grado di fare previsioni: le principali variabili economiche, da cui dipendono lavoro o reddito, sono in movimento. Vale sia per le grandezze reali, sia per quelle finanziarie; sia per l'Italia, sia per l'Unione Europea. Possiamo chiamare questa nuova e imprevedibile situazione un tipo di «economia di guerra», nella quale siamo già entrati.

Qualcosa del genere era capitato anche due anni fa, con lo scoppio della pandemia, non a caso paragonato a una guerra. Ma mentre quel tipo di situazione - altrettanto imprevedibile - trovava una dimensione ben precisa nel lockdown, autoimposto per motivi sanitari, questa volta ci troviamo di fronte a una vera guerra; che affrontiamo senza mandare nessuno al fronte, ma essendo parte di una comunità - quella «atlantica» - che ha deciso di combattere facendo un nuovo tipo di resistenza: quella economica. Nessuna perdita umana, perché quello è un prezzo che non intendiamo pagare. Ma conseguenze economiche e finanziarie molto pesanti: queste sì, le dovremo sopportare. E mutamenti di equilibri geopolitici e sociali. Non è un caso che l'Istat, ieri, abbia lanciato l'allarme per centinaia di migliaia di famiglie italiane che, con l'aumento dell'inflazione, rischiano di oltrepassare la soglia della povertà.

Questa nuova resistenza sarà fatta di piccole e grandi privazioni. E l'economia di guerra: nelle nostre case farà più freddo in inverno (e più caldo in estate), perché come hanno detto l'ex numero uno dell'Eni Paolo Scaroni e ieri il vicepresidente della Commissione Ue, Frans Timmermans, abbassare il termostato di uno o due gradi, da 21 a 19 per esempio, è una forma di resistenza perché riduce il surplus commerciale russo. Lo stesso varrà per la luce, che deriva anch'essa in buona parte dal gas che importiamo da Mosca: staremo più al buio, in casa e per strada. Ci muoveremo anche meno, risparmiando sulla benzina. E poi l'inflazione galoppante, altro tipico fenomeno di guerra. Obbliga a fare sacrifici sui bilanci domestici e su quelli delle imprese, generando quel fenomeno che gli economisti chiamano stagflazione: prezzi in aumento senza che ci sia crescita. E ancora, le migrazioni: i profughi delle zone di guerra sono già iniziati ad arrivare in tutta Europa, creando nuove situazioni sociali, anche tensioni, che chiameranno la Ue a ripensare le proprie politiche.

È una guerra che non sapevamo di dover fare e che si combatte così. Non resta che adeguarci. E se per qualcuno si tratterà di tirare un po' la cinghia, per altri potrà essere molto peggio. Per questo siamo chiamati a essere protagonisti di un cambiamento epocale, se ne saremo capaci, che ci prepari a un dopoguerra di rinascita. Da un lato quello dell'architettura finanziaria europea, che dovrà accettare gli eurobond non più e non solo come un incidente legato alla pandemia. E dall'altro quello della razionalizzazione delle fonti di energia. Verso quella vera transizione che, fino all'altro ieri, non avevamo ancora ben chiara.

Si alza il livello dello scontro mondiale, sia dal punto di vista economico, sia militare. L'embargo di Washington e Londra all'energia russa ha infatti innescato la ritorsione di Putin, che ha annunciato lo stop all'import-export di materie prime. Una vera bomba H per il commercio internazionale, che getta nella crisi energetica soprattutto l'Europa. Che infatti

ieri ha nascosto le sue divisioni dietro al piano per la riduzione delle forniture da Mosca. Divisioni che sono esplose però sull'ipotesi di finanziare la diversificazione energetica con gli eurobond, richiesti con un'interrogazione anche da Berlusconi.

servizi da pagina 2 a pagina 12

L'«OFFERTA» DI ZELENSKY: «UCRAINA MAI NELLA NATO»

A Mosca non bastano Crimea e Donbass Bombe sull'esodo per prendersi tutto

di **Gian Micalessin**

Putin sa che il Donbass lo ha già conquistato. L'obiettivo è un'Ucraina di nuovo allineata a Mosca, come lo era prima del 2014, condizione impossibile da realizzare con Zelensky nel ruolo di presidente. Nonostante il filo di speranza, i negoziati restano in salita. All'escalation militare russa si è sommata la risposta economica degli alleati e ora anche quella energetica degli Stati Uniti, che rischia di sfociare nella ritorsione di Mosca.

con **Cesare** alle pagine 8-9

CROCE ROSSA ITALIANA

«Cose mai viste Finiti i sacchi per i cadaveri»

di **Enza Cusmai**

a pagina 11

ROBERT DARMON

«L'informazione censurata batterà il regime»

di **Eleonora Barbieri**

a pagina 14

FUORI DAL MONDO

Kiev è lontana Grillo pensa al petto di pollo

di **Andrea Bianchini**

a pagina 17



ALLE RADICI DELLA SUA SVOLTA

Ideologie e nostalgia dell'Urss Viaggio nella testa di Putin

di **Angelo Allegri e Matteo Sacchi**

alle pagine 6-7

all'interno

LA LEZIONE INEDITA

Perché oggi c'è più bisogno di liberalismo

di **Antonio Martino**

Esattamente un secolo fa nasceva la celebre rivista di cultura politica *Rivoluzione liberale*, fondata da Piero Gobetti. Cent'anni dopo, potremmo dire che in Italia di rivoluzione liberale - ci accontenteremo anche di una ventata! - c'è bisogno persino più di prima.

alle pagine 24-25

NO ALL'EMENDAMENTO

Sul catasto governo salvo per un voto

di **Pier Francesco Borgia**

Un copione che si ripete. Senza grandi variazioni. Il governo si salva per un voto in Commissione finanze della Camera. Come accaduto una settimana fa. Sempre su un emendamento della legge delega sulla riforma fiscale. E sempre grazie al ritiro di una firma.

a pagina 16

GUERRA DI TWEET

Fazio e Jebreal lite radical chic sull'8 marzo

di **Valeria Braghieri**

a pagina 19

ADDIO ALLA CHAMPIONS

Lautaro illude ma non basta: Inter eliminata

di **Pagnoni e Visnadi**

a pagina 28

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI IN UN VOCE). IL SUO STATO IN CRESCITA È STATO IL 1998



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 9 marzo 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, intervista al presidente di Elettricità Futura

**«Rinnovabili, via i paletti
La burocrazia paralizza
la svolta nell'energia»**

Sandro Neri a pagina 8



Milano, oltre le celebrazioni

**Donne, mimose
grandi promesse
E 11 femminicidi**

Servizio in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

**ZELENSKY APRE AL NEGOZIATO MA NEL DISCORSO ALLA CAMERA DEI COMUNI CITA CHURCHILL: COMBATTEREMO FINO ALLA FINE
BIDEN BLOCCA IL PETROLIO RUSSO. PUTIN: CHIUDERÒ I RUBINETTI ALLA UE . L'ESPERTO: DOVREMO RAZIONARE LUCE E GAS**

NON CI ARRENDEREMO MAI

Standing ovation al Parlamento di Westminster per il presidente ucraino Volodymyr Zelensky, 44 anni, che ieri ha parlato agli inglesi

Farruggia, Coppari, Marin, Del Prete, Garzillo, Polidori e Fichera da pagina 3 a pagina 13



**Inutile morire
Vince il cuore**

Francesco Bernardi*

Caro Direttore, affido a lei, che ha scritto sulla guerra in Ucraina parole ricche di umanità e giudizi che condivido, un appello al presidente Volodymyr Zelensky. La preghiera prende spunto da due notissime citazioni, assai care alla cultura cattolica e il cui contenuto si è dimostrato più volte vero e documentato nella storia dell'umanità. E adesso che il mondo avrebbe più che mai bisogno di sentirsele ripetere, esse sembrano dimenticate.

Continua a pagina 5

**La resa al Male
non vince mai**

Michele Brambilla

Caro Bernardi, volentieri pubblico la sua lettera, perché conosco la sua onestà intellettuale e il suo impegno - generosissimo - nel fare cultura, la sua passione per il mistero della vita, per il destino dell'uomo. Volentieri pubblico, perché questo è il tema che sta crescendo, in Italia, fra molti intellettuali e politici, i quali ritengono che sia ormai opportuna una resa di Kiev. Volentieri pubblico, ma non condivido.

Continua a pagina 5

In una settimana positivi a più 13 per cento

**Il virus si ridesta
Tornano a salire
i contagi**

Una ricerca inglese mette in guardia: terza dose meno efficace dopo 2 mesi

Panettiere a pagina 15

Il caso in un calzaturificio di Lucca

**Operaia umiliata
in fabbrica
Ira dei sindacati**

Il datore di lavoro la relega in un angolo Lui urla, lei piange: arrivano i carabinieri

Scarcella a pagina 18

Prostamol
Integratore alimentare a base di Serenoa repens e Tribulus terrestris. 30 capsule.

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



Domani l'ExtraTerrestre

GUERRA DEL GAS Solo eolico e solare garantiscono la sovranità energetica e la salvezza del clima. Ma il governo insiste sul fossile



Culture

LEGACY A Mantova la Biennale dedicata alle fotografe internazionali. Intervista alla londinese Tami Aftab
Manuela De Leonardis pagina 10



Visioni

STROMAE Il ritorno dell'artista belga con «Multitude», una finestra su mondi di persone e suoni
Stefano Crippa pagina 12

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
■ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 9 MARZO 2022 - ANNO LII - N° 58

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

In fuga da Irpin, alla periferia di Kiev foto di Felipe Dana/Ap



Fuga impossibile

Kiev accusa la Russia di non rispettare il cessate il fuoco: 300mila persone in «ostaggio» a Mariupol, a Sumy l'evacuazione dei civili interrotta da bombardamenti. Zelensky accusa la Nato («teme Putin») e parla di una trattativa con Mosca su Donbass e Crimea

pagine 2/7

Stati Uniti Stop all'import di petrolio e gas russi

MARINA CATUCCI

PAGINA 6

Mosca Élite e società stanno ancora con Putin

LUIGI DE BIASE

PAGINA 2

Reportage Attacco sospeso ma Kiev teme l'invasione

SABATO ANGIERI

PAGINA 3

Nucleare La centrale aspetta le truppe russe

PIERGIORGIO PESCALI

PAGINA 4

Polonia Visita di Salvini, la vendetta della t-shirt

RITA PLANTERA

PAGINA 5

Lele Corvi



Cremlino
Il risveglio dell'Orso nel precipizio della guerra

GIUSEPPE CASSINI

Il letargo dell'Orso è durato trent'anni, tormentato da incubi che lo portavano a menare qualche zampata alla cieca. Ma ora che l'Orso si è svegliato di brutto, affamato e aggressivo, bisogna elencarli questi incubi, se vogliamo capire come trovare vie di uscita dalla spirale bellica in corso.

— segue a pagina 14 —

Economia di guerra
Tassi dal 9,5 al 20%, mutui agevolati, limiti su alcuni beni

LUIGI PANDOLFI

Dopo il primo pacchetto di sanzioni varato dalla Ue, siamo stati in molti a ritenere che avrebbero avuto un effetto limitato sull'economia russa. Poi, con l'esclusione di alcune banche dal sistema Swift e il congelamento delle riserve sui conti esteri, è cambiato tutto.

— segue a pagina 3 —

all'interno

Catasto/1 Stop alla riforma, il centrodestra ci riprova

ANDREA COLOMBO

PAGINA 9

Catasto/2 Quei due milioni di immobili fantasma

GAETANO LAMANNA

PAGINA 15

5 Stelle Ricorso respinto, Conte resta leader congelato

GIULIANO SANTORO

PAGINA 9

OTTO MARZO
Donne in sciopero: cortei e flash mob



Decine di migliaia in tutta Italia: le donne hanno popolato ieri lo sciopero transfemminista dell'8 marzo, chiamato da Non Una Di Meno, con cortei e flash mob. Le parole del presidente Mattarella: «Violenze e disparità inaccettabili». **CRUCIATI, POLLICE A PAGINA 8**



Foto: Reuters/Sipa, Ina, p. - D.L. 303/2000 (omn. L. 46/2004) art. 1, c. 1, GigaCRM/202100





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CINQUEMIGLIAIO
ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 9 Marzo 2022

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELBOLO

Cinquant'anni suonati
I Deep Purple e il mito di «Smoke on the water» sul disco solo per caso
Federico Vacca a pag. 16



Domenica c'è il Verona
Anguissa e Lozano la carica in più per la volata azzurra
Pino Taormina a pag. 18



«Stop al petrolio di Putin»

► Usa e Gran Bretagna decidono l'embargo. Mosca: niente più gas all'Europa
Mattarella: fermare la deriva della guerra anche se c'è un prezzo da pagare

Lo scenario
LA RUSSIA ISOLATA SULL'ORLO DEL CRAC

Paolo Balduzzi
Osvaldo De Paolini

Arriva un vento gelido dalla Russia, un vento che porta basse temperature ma anche un sentimento di grande tristezza. Un vento che porta l'odore pungente delle bombe esplose, la polvere di edifici crollati, l'ultimo respiro di famiglie falcitate dai morti. Quanto può resistere l'Europa di fronte a venti - ed eventi - di questo tipo? *Continua a pag. 39*

I due nemici
COMUNICARE IL CONFLITTO TRA LUCE E TENEBRE

Alessandro Campi

Tanti fattori si stanno incrociando e sovrapponendo nello spaventoso conflitto che ormai da due settimane oppone la Russia (l'aggressore) all'Ucraina (l'aggregato). Fattori d'ordine culturale e simbolico, che dunque vanno oltre l'aspetto meramente militare e geopolitico, ma comunque utili per capire quel che sta accadendo. *Continua a pag. 39*



Le bombe sui bambini

Una donna stringe a sé il suo bimbo mentre cerca di salire su un treno per fuggire da Leopoli. Foto di Ianis Leal/ANSA

Cristiana Mangani a pag. 2

Il racconto dello scienziato

«La mia Kharkiv, il gioiello distrutto in una settimana»

Massimo Capaccioli a pag. 9

Il racconto di una mamma

«La nostra odissea in treno per ore tra le esplosioni»

Mauro Evangelisti e Rita Plantera a pag. 3

Maria Lombardi e Flavio Pompetti alle pagg. 5 e 11
Servizi da pag. 2 a 13

Il personaggio Kirill

Il voltaggiaccio del patriarca che invoca la vendetta di Dio

Massimo Introvigne a pag. 9



La storica Olga Dubrovina

«Censura, nemmeno l'Urss è mai stata così feroce»

Ugo Cundari a pag. 7



Donbass e Crimea Zelensky apre «Ma no alla resa»

► Il presidente ucraino: «Pronti a trattare»
Voci di contatti segreti per un piano di pace

Marco Ventura

Il presidente Zelensky tende la mano a Putin: «Sui territori temporaneamente occupati e le pseudo-repubbliche non riconosciute da nessuno tranne dalla Russia, possiamo trovare un compromesso», ha spiegato a proposito di Donbass e Crimea. Crescono le voci di contatti segreti per un piano di pace. *A pag. 4*

In punta di Costituzione

Perché dare armi a chi è in pericolo non è un atto ostile

Carlo Nordio a pag. 38

FIERA MOBILE
RIARDO

GRAZIE A VOI SIAMO I PRIMI

L'avvocato insiste: voto bis degli iscritti M5S, a Napoli respinto il ricorso Conte resta un leader congelato

Valentino Di Giacomo

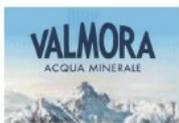
Restano congelati i vertici M5S, compresa la guida del movimento affidata a Giuseppe Conte. Il tribunale di Napoli ha infatti rigettato il ricorso presentato dall'ex premier per la revoca dell'ordinanza di sospensione dello statuto e della sua stessa nomina a presidente del pentastellato. Ma il leader cinquestelle non ci sta e decide di andare avanti con le votazioni previste per il 10 e il 13 marzo: «Questa decisione non può fermare il nuovo corso del Movimento». *A pag. 14*

In commissione

Catasto, battuto il centrodestra il governo va avanti

Il governo tira dritto sul catasto, ma lo scoglio in commissione Finanze alla Camera è stato superato non senza tensioni: bocciato l'emendamento sottoscritto dal centrodestra. *Pucci a pag. 14*





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 87 ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2002 con L.4320/04 art.1 c.1 ECG RM

NAZIONA

IL GIORNALE DEL

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](#)

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dati amministrativi Ieri: **19.036**

Dati amministrativi In totale: **134.594.230***

Rapporto dati quotidiane rispetto al giorno precedente: **+75,7%**

Rapporto dati settimanali rispetto alla settimana precedente: **-43,5%**



Allarme ultrà a Vitesse
Roma e Lazio, ripartenza e ambizioni europee con l'usato sicuro di Mkhitaryan e Acerbi

Abbate, Carina e Lengua nello Sport



A "Pechino Express"
Il viaggio di Rita Rusic «Una vita spartana che ti aiuta a cambiare: ho messo anche il velo»

Ravarino a pag. 27



Zelensky apre al dialogo su Crimea, Donbass e Nato. Giallo sui jet polacchi verso l'Ucraina. La Cia: «Kiev ha viveri per 15 giorni»



Pronti a trattare

I SERVIZI

Mattarella: «Ci sarà da pagare un prezzo»
A pag. 5

Madri russe in chat «Mio figlio è morto?»
Gualta a pag. 4

Ondata di profughi aperti i Covid hotel
Gentili a pag. 7

Salvini contestato al confine polacco
Ajello a pag. 5

Un milione di bimbi hanno lasciato l'Ucraina. Qui i profughi al confine con la Romania. (Foto AFP)
Servizi da pag. 2 a pag. 11
L'analisi di Alessandro Campi a pag. 21

L'errore di Mosca
Quelle armi all'Ucraina considerate un atto ostile

Carlo Nordio

La decisione dell'Unione Europea, Italia compresa, di inviare armi all'Ucraina, ha suscitato alcuni interrogativi di ordine etico, giuridico e politico.

Continua a pag. 21

La fuga disperata di donne e bambini
Bombe su chi fugge dalle città la trappola dei corridoi umanitari

ROMA Un berrettino di lana contro il gelo, un peluche i bambini milione i bambini che hanno lasciato il paese, il 50 per cento dei profughi scappati finora dalla guerra. Un numero difficile anche solo da immaginare fino a pochi giorni fa. E le bombe russe non danno tregua a chi cerca la salvezza provando centinaia di morti.

Mangani a pag. 2



Il Mise: ci saranno dazi sull'export di materie prime verso Mosca
Biden: «Stop al petrolio russo» E Putin: niente gas all'Europa

Flavio Pompetti

Stop alle importazioni di petrolio e di gas russo negli Usa. La decisione era nell'aria da giorni, mentre si prepara a paralizzare anche la convertibilità delle riserve auree di Mosca. L'ordine esecutivo è del presidente Biden.

A pag. 8

Effetto sanzioni
Rischio default per Mosca isolata e senza riserve

Paolo Balduzzi
Ossvaldo De Paolini

Arriva un vento gelido dalla Russia, un vento che porta basse temperature ma anche un sentimento di grande tristezza.

A pag. 9

I contagi di nuovo in crescita. Il Pass può restare fino all'estate
Spunta Omicron 3. «E l'Rt torna quasi a 1»

ROMA Il virus rialza la testa. Mentre l'attenzione mondiale è rivolta al dramma della guerra, il Covid non solo non rallenta la corsa, ma anzi si diffonde ancora di più e continua a causare morti. È spunta la variante Omicron 3, con Rt quasi a 1. I dati di ieri del ministero della Salute lo dimostrano con chiarezza: sono 60.191 i nuovi casi di covid in Italia (il giorno prima 122.083). Per scovarli sono stati effettuati 531.194 tamponi, cioè 342.920 in più rispetto al giorno prima (188.274). Non accenna a scendere quindi il tasso di positività che resta stabile all'11,5.

Melina a pag. 15

Giallo sui documenti dell'inchiesta
«A Sabaudia un disastro biblico» Sparite le carte degli abusi nei lidi

Vittorio Buongiorno

«Qua è un disastro biblico...». Un funzionario del Parco nazionale del Circeo parla concitato al telefono. È sulla spiaggia di Sabaudia (nella foto la sindaca) in mano ha le carte del Comune relative ad una delle spiagge. Sparite le carte sugli stabilimenti balneari.

A pag. 16



Il Segno di LUCA
GEMELLI, GODERSI IL SUCCESSO

Nel campo del lavoro emergono tante richieste ma anche occasioni che in un primo momento potrebbero creare una certa agitazione, dovuta al timore di non riuscire a tenere testa a tutto. Non lasciarti spaventare se ti viene chiesto molto, non è vero che non sei all'altezza di quanto gli altri si aspettano da te. Ma anche tu evita di costruire troppi castelli in aria, fai bene a sognare, poi ricordati che si tratta di sogni.

MANTRA DEL GIORNO
La fragilità se riconosciuta rende più forti.

L'oroscopo all'interno

Il nostro webinar con Carfagna, Boschi e Polimeni
«L'8 marzo del coraggio»

Da sinistra: sopra Mara Carfagna, Maria Elena Boschi, Lucia Ailetti e Simona Ventura; sotto Maria Latella, Antonella Polimeni, Silvia Salis e Marcella Panucci

Lombardi a pag. 13



* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardoni con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20. La domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero + Corriere della Sport-Stampa € 1,40. In Molise, il Messaggero + Primo Piano-Radiò € 1,50. nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stampa € 1,50. 11 titoli di Roma - vol 3* + € 4,30 (solo Umbria e Abruzzo) + Pagine di Roma* + € 3,90 (solo Roma) + La Roma di Roberto Sordi* + € 5,90 (solo Roma) *0,50 chef e 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

MERCOLEDÌ 9 marzo 2022
1,60 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Pietro Ferrari (Confindustria)

«Un miliardo e mezzo di rincari dell'energia in meno di un mese»

Manca nel Fascicolo Regionale



Emilia Romagna, voto in maggio

Ventuno città in cerca di un sindaco

Oliva nel Fascicolo Regionale



ZELENSKY APRE AL NEGOZIATO MA NEL DISCORSO ALLA CAMERA DEI COMUNI CITA CHURCHILL: COMBATTEREMO FINO ALLA FINE BIDEN BLOCCA IL PETROLIO RUSSO. PUTIN: CHIUDERÒ I RUBINETTI ALLA UE . L'ESPERTO: DOVREMO RAZIONARE LUCE E GAS

NON CI ARRENDEREMO MAI

Standing ovation al Parlamento di Westminster per il presidente ucraino Volodymyr Zelensky, 44 anni, che ieri ha parlato agli inglesi

Farruggia, Coppari, Marin, Del Prete, Neri, Garzillo, Polidori e Fichera da pagina 3 a pagina 13



**Inutile morire
Vince il cuore**

Francesco Bernardi*

Caro Direttore, affido a lei, che ha scritto sulla guerra in Ucraina parole ricche di umanità e giudizi che condivido, un appello al presidente Volodymyr Zelensky. La preghiera prende spunto da due notissime citazioni, assai care alla cultura cattolica e il cui contenuto si è dimostrato più volte vero e documentato nella storia dell'umanità. E adesso che il mondo avrebbe più che mai bisogno di sentirsele ripetere, esse sembrano dimenticate.

Continua a pagina 5

**La resa al Male
non vince mai**

Michele Brambilla

Caro Bernardi, volentieri pubblico la sua lettera, perché conosco la sua onestà intellettuale e il suo impegno - generosissimo - nel fare cultura, la sua passione per il mistero della vita, per il destino dell'uomo. Volentieri pubblico, perché questo è il tema che sta crescendo, in Italia, fra molti intellettuali e politici, i quali ritengono che sia ormai opportuna una resa di Kiev. Volentieri pubblico, ma non condivido.

Continua a pagina 5

In una settimana positivi a più 13 per cento

Il virus si ridesta Tornano a salire i contagi

Una ricerca inglese mette in guardia: terza dose meno efficace dopo 2 mesi

Panettiere a pagina 15

Il caso in un calzaturificio di Lucca

Operaia umiliata in fabbrica Ira dei sindacati

Il datore di lavoro la relega in un angolo Lui urla, lei piange: arrivano i carabinieri

Scarcella a pagina 18



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





MERCOLEDÌ 9 MARZO 2022

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXXVI - NUMERO 57, COMMA 20/ B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

**LA SQUADRA MOBILE ARRESTA TRE GIOVANI
Genova, è allarme baby-gang:
rapine e botte, ragazza violentata**

FREGATTI / PAGINA 23



**GENOVA, I CARABINIERI SCOPRONO NUOVI CASI
Festini con alcol e hashish
Indagato un altro professore**

L'ARTICOLO / PAGINA 29



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 14
Commenti	Pagina 17
Economia-Marketing	Pagina 18
Genova	Pagina 23
Cinema-Tv	Pagina 35-36
Xte	Pagina 37
Sport	Pagina 42

UNA CATENA UMANA CERCA DI FUGGIRE, MA I RUSSI SPARANO ANCORA SUI CORRIDOI. SONO GIÀ 2 MILIONI GLI UCRAINI SCAPPATI



Il disperato tentativo degli ucraini di fuggire da Irpin, a Nord Ovest di Kiev, ieri è stato ostacolato anche dalla neve e dal gelo

ANSA

Tregua fantasma

Zelensky: accordo possibile su Donbass, Crimea e Nato E la Cina prova a mediare

Biden e Johnson decidono lo stop alle importazioni di petrolio e gas da Mosca

Mossa di Varsavia: i suoi jet in una base Usa in Germania Salvini contestato in Polonia

Non c'è tregua per gli ucraini in fuga lungo i corridoi umanitari. I russi continuano a bombardare. Il premier dell'Ucraina Zelensky ieri ha aperto uno spiraglio su un possibile accordo su Donbass, Crimea e Nato. Anche la Cina ora prova a mediare. Usa e Gran Bretagna, intanto, decidono lo stop alle importazioni di gas da Mosca. E Varsavia sceglie di muovere i suoi jet in una base americana in Germania. Il leader della Lega Matteo Salvini va in Polonia ma viene contestato.

SERVIZI / PAGINE 2-11

L'ANALISI

DOMENICO QUIRICO / PAGINA 11

Mosca blocca i civili perché anche così si fiacca la resistenza

Tra le mille ferite che questa guerra ci infligge, una cosa mi colpisce più di altre: le file di fuggiaschi in attesa che si aprano quelli che chiamano corridoi umanitari.



L'ALTROFESODO

ANNA ZAFESOVA / PAGINA 7

I dissidenti russi cercano di espatriare: rischiano 15 anni

«Dove posso scappare, adesso, domani, immediatamente?», Irina Lobanovskaya risponde a migliaia di queste domande ogni giorno, da quando è iniziata la guerra.

IL FRONTE ECONOMICO

Quanto gas usiamo e quanto in più potremmo estrarne

ALBERTO QUARATI



Aumentando la produzione l'Italia potrebbe arrivare a 6 miliardi di metri cubi di gas, una quota piccola rispetto alle esigenze: ogni anno ne consumiamo 76,1 miliardi, 29 dei quali sono frutto di importazioni dalla Russia



COME RISPARMIARE SULLE BOLLETTE IN QUATTORDICI MOSSE

GIOVANNI MARI / PAGINA 13

I PASSI DA FARE NELLA TRANSIZIONE ENERGETICA

GIANNI VITTORIO ARMANI

Il conflitto nell'Est Europa ha reso drammaticamente attuale la forte dipendenza del sistema energetico italiano dal gas russo, che oggi copre oltre il 40% del fabbisogno. L'ARTICOLO / PAGINA 17

EMPIRE
PALESTRA & FITNESS CLUB
SOLO PER DONNE

ABBONAMENTO ANNUALE € 99

Via Fieschi 63 r. Tel. 010 586671 @empirepalestra

BUONGIORNO

In un pomeriggio di imprevista semilibertà, mi sono preso il lusso di estrarre da uno scaffale gli Scritti sulla Guerra di Simone Weil. Questa sublime donna così ostinatamente alla ricerca della perfezione morale da risultare spesso respingente, questa torturatrice di sé stessa per non farsi sconti e quindi non farne ad altri, quando la leggo la amo e la detesto insieme, vorrei essere come lei e come lei è l'ultima cosa che vorrei essere, così drastica, così priva di leggerezza, così irrimediabile nei pensieri e nelle scelte. Scelse la guerra, per esempio, si arruolò per combattere in Spagna e ne uscì pacifista perché fra l'altro vide negli armati sui disarmati la stessa violenza trionfa della ricchezza sulla povertà, ma di un pacifismo d'acciaio da cui è sgorgato il Poema della Forza, una cinquantina di pagine squassanti

Senza speranza **MATTIA FELTRI**

ti, e di un pacifismo su cui rimuginò e che seppero rivedere all'arrivo di Adolf Hitler: «Dal giorno in cui, dopo una lunga lotta interiore, ho deciso in me stessa che, malgrado le mie inclinazioni pacifiste, il primo dei miei doveri diveniva ai miei occhi perseguire la distruzione di Hitler con o senza speranza di successo, da quel giorno non ho mai desistito; è stato il momento dell'entrata di Hitler a Praga... Forse ho assunto tale atteggiamento troppo tardi, e me ne rimprovero amaramente». Non intendo maneggiare l' analogia, i tempi sono diversi e il mondo è diverso, e soprattutto non vorrei rimediare a Simone Weil il titolo di guerra-fondaia da salotto, siccome invocò la guerra da una soffitta. Soltanto ho pensato che c'è nulla di più pacifista che invocare una guerra «con o senza speranza di successo». —

EMPIRE
PALESTRA & FITNESS CLUB
SOLO PER DONNE

ABBONAMENTO ANNUALE € 99

Via Fieschi 63 r. Tel. 010 586671 @empirepalestra





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

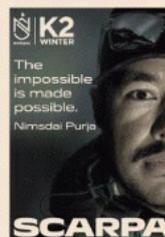
Speciale Pnrr
Da domani ogni giovedì una pagina per approfondire il Piano di ripresa



— all'interno del quotidiano

Cassazione
Evasione fiscale e riciclaggio, la confisca scatta sull'intero importo

Antonio Iorio — a pag. 33



FTSE MIB 22338,13 +0,80% | SPREAD BUND 10Y 146,80 -13,90 | BRENT DTD 140,72 +4,96% | NATURAL GAS DUTCH 210,00 -7,49% | **Indici & Numeri** → p. 39-43

Piano Ue contro il caro gas Petrolio, scontro Usa-Russia

Guerra in Ucraina

L'obiettivo è azzerare la dipendenza dalla Russia in un anno meno due terzi

Usa e Gb: stop all'import di greggio russo. Putin: niente scambi con molti Paesi

Piano Ue per eliminare la dipendenza dal gas russo: taglio di due terzi in un anno. Proposto l'allentamento delle regole sugli aiuti di Stato, per regolamentare a livello nazionale i prezzi. Tensione crescente anche sul mercato petrolifero con il barile sempre più caro dopo la decisione di Usa e Gb di bloccare l'import di greggio dalla Russia. Immediata la risposta di Putin, che ha annunciato limitazioni all'export.

— Servizi alle pagine 4-5-6

IL QUADRO SUL CAMPO

Mosca apre un nuovo fronte contro Kiev

Antonella Scotti — a pag. 2

IL REPORTAGE

Sette giorni in cantina in attesa della salvezza

Roberto Bongiorno — a pag. 2

TLC

Telecom, arriva l'ora della verità. Convocato il cda per l'offerta Kkr

Antonella Olivieri — a pag. 25

LA CRISI UCRAINA

UniCredit conferma la cedola e il buy back

Luca Davi — a pag. 26

ALTAGAMMA

L'industria del made in Italy a caccia di 346mila talenti

Pogliotti e Tucci — a pag. 17



MISURA ANTI RINCARI

Energia, la svolta di Bruxelles: prezzi frenati con aiuti di Stato

Beda Romano — a pag. 5

Via dal gas russo. La commissaria europea per l'Energia, Yestine Kadri-Simone

L'ipotesi eurobond accende i mercati

Listini in oscillazione

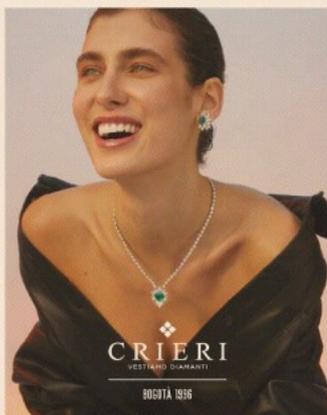
Le Borse prima euforiche, poi arretrano (Milano +0,8%). Lo spread sotto quota 150

Guerra ed energia: mercati ad alta volatilità. Ieri hanno aperto in forte calo. Sono risaliti sulla notizia che l'Ue pensa agli Eurobond per finanziare difesa ed energia. Hanno ceduto quando Usa e Gb hanno deciso il blocco all'import di petrolio russo. Alla fine chiusura in rialzo per i listini europei (Milano +0,79%). **Romano, Cellino e Longo** — alle pagine 5 e 8

I RISCHI PER LE IMPRESE

Confindustria: allarme costi, mix energetico da diversificare

Nicoletta Picchio — a pag. 4



The Digital Project

CRIERI
VESTITARIO DIAMANTI
805074 1936

CRIERI.COM

Riforma appalti, primo sì: la revisione dei prezzi diventa obbligatoria

Legge delega al Senato

Intesa tra maggioranza e governo: adeguamento «in particolari condizioni»

Passo in avanti decisivo per la legge delega di riforma del codice degli appalti, una delle priorità del Pnrr. La commissione Lavori pub-

blici del Senato ha approvato infatti ieri il testo che può essere considerato definitivo, anche perché corroborato da un solido accordo tra maggioranza e governo. Fra gli emendamenti più rilevanti c'è l'obbligo, per le stazioni appaltanti, di prevedere la clausola della revisione prezzi nei bandi e negli avvisi «al verificarsi di particolari condizioni». Resta il mandato al Consiglio di Stato per la stesura del codice degli appalti.

Giorgio Santilli — a pag. 9

LA RIFORMA FISCALE

Centrodestra contro il catasto: il governo vince solo per un voto

Barbara Flammeri — a pag. 11

PANORAMA

QUIRINALE

Mattarella: «Fermare la deriva del conflitto anche pagando un costo»



«Opporsi a questa deriva di scontri e di conflitti anche se questo comporta dei costi per le economie che vi si oppongono». Così il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha affrontato durante la cerimonia per l'8 marzo al Quirinale, dedicata alle donne ucraine, il tema della guerra scatenata dall'invasione russa.

— a pagina 12

8 MARZO

PER LA PARITÀ SERVONO ITALIANI PIÙ EUROPEI

Fiorella Kostoris — a pag. 15

SICUREZZA INFORMATICA

Google, pronti 5 miliardi per l'acquisto di Mandiant

Google investe 5,4 miliardi di dollari per portarsi a casa la società di sicurezza informatica Mandiant. Per Google è il deal più costoso dopo l'acquisto di Motorola.

— a pagina 28

SUPERBONUS

Unifamiliari, demolizioni solo fino al dicembre 2022

Demolizione con ricostruzione di unifamiliari incentivata fuori dalla proroga al 2025 e possibile solo fino a fine 2022. Indicazione del Mer in Parlamento.

— a pagina 35

CIRCOLARE INPS

Quota 102, prime pensioni a partire dal 2 aprile

L'Inps chiarisce le regole di questa forma di pensionamento anticipato. Chi matura i requisiti quest'anno potrà accedervi anche dopo.

— a pagina 36

Lavoro 24

Formazione L'impresa coltiva le competenze e diventa accademia

Pogliotti e Tucci — a pag. 23

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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 9 marzo 2022
Anno LXXVIII - Numero 67 - € 1,20
Santa Francesca Romana

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

PARLA IL MAGNATE RUSSO CONTRARIO ALLE SCELTE DI MOSCA

«Basta morti Putin si fermi»

*Yakunin è contro il conflitto
«In molti la pensano come me
Le sanzioni? Così non servono»*

*Zelensky apre al compromesso
su Donbass e Crimea ma avvisa
«Scoppierà la guerra mondiale»*

*Xi parla con Scholz e Macron
e inizia una mediazione
Però le bombe cadono ancora*

Commercio

Anche il pesce vola alle stelle

Quello italiano è ormai introvabile sui banchi E i mercati vanno in tilt



Verucci a pagina 17

Disabili

Il Campidoglio taglia il bonus

Da due mesi sospesa l'erogazione mensile Sono 3500 famiglie

Filippi a pagina 15

Sanità

Il portale ReCup ko da 8 giorni

Per «manutenzione» impossibile prenotare esami e visite

Sbraga a pagina 19

Esquilino

«Da settembre senza acqua»

Protesta dei residenti Boccia l'idea Acea di fare grandi serbatoi

Gobbi a pagina 16

Scuola

Presidi furiosi con Gualtieri

Domani primo incontro su edilizia, sanità e sovrappollamento



Conti a pagina 14

Il Tempo di Osho

L'avvocato se ne frega dei giudici Conte sospeso ma vuole comandare



"Siccome stamo a rifà i biglietti da visita, te va bene a te se mettemo Giuseppe Conte - Collaboratore?"

Solimene a pagina 7

Il certificato sarà rimodulato: prima ok all'aperto, poi i locali al chiuso Così cambierà il green pass

Maggioranza sempre più spaccata Draghi sul catasto si salva di nuovo all'ultimo voto

a pagina 6

... La road map del governo con le date precise per la fine delle restrizioni anti-Covid ancora non c'è. Ma il piano del governo è delineato. Il green pass rafforzato lascerà il posto al cosiddetto certificato «rimodulato». Dal primo aprile verrà tolto gradualmente a seconda dell'attività. Prima bar e ristoranti all'aperto, poi negozi e uffici pubblici, solo in seguito cinema e teatri.

Martini a pagina 9

... «Basta morti. Putin adesso si fermi». È l'appello del magnate russo Andrey Yakunin, figlio dell'oligarca Vladimir ex Kgb considerato molto vicino al leader del Cremlino. «In molti la pensano come me - continua - e sono contrari al conflitto. Le Sanzioni? Così non servono perché colpiscono solo il 20% della popolazione». Intanto Zelensky apre al compromesso su Donbass e Crimea ma avverte: «Scoppierà la guerra mondiale». E la Cina di Xi inizia una mediazione parlando al telefono con Scholz e Macron.

Antonini, Frasca e Marruco da pagina 2 a 4

La benzina verso il record storico

Biden blocca il petrolio russo In arrivo nuovi aumenti

Caleri a pagina 4

Ancorato a Marina di Carrara

Il mistero del mega yacht che dicono essere di Putin

Di Corrado a pagina 5

Blitz della Federnuoto

La nazionale Ucraina del nuoto sincronizzato salvata dall'Italia



Lo Russo a pagina 21

SODDISFATTI O RIMBORSATI

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

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo Repetti (propraterone) e Serravallo Serravallo (DHA) per la prostata e la salute del sistema circolatorio.

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 "SODDISFATTI 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 il rimborso, fino ad un massimo di 24,10 €. Prodotti coinvolti e Termini e Condizioni su www.prostamol-soddisfattiorimborsati.it

Il diario

di Maurizio Costanzo

In questi giorni si è celebrato il centenario della nascita di Pier Paolo Pasolini. In me, da anni, vive il ricordo di un incontro con Pasolini e della sua gentilezza. Io avevo 17/18 anni, scrivevo per il Paese Sera e lui mi accordò un'intervista che, certamente, mi fece crescere nella considerazione del Direttore di quel giornale. Ricordo la sua voce bassa, la sua voglia sempre di farsi capire e l'impressione che non si rendesse nemmeno conto di essere Pier Paolo Pasolini. In quella stessa rubrica intervistai Curzio Malaparte e Indro Montanelli. Sono stato fortunato.



Mercoledì 9 Marzo 2022
Nuova serie - Anno 31 - Numero 57 - Spedizioni in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

UK € 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francia € 2,50 € 2,00*



PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 31

Parsi (Cattolica): se nel 1940 avessimo ragionato come fanno alcuni ora avremmo creato un'Europa nazista
Tino Oldani a pag. 6



Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

DUAL USE
Stop all'export in Russia e Ucraina di beni che possono avere un uso sia civile sia militare
Arnella a pag. 38

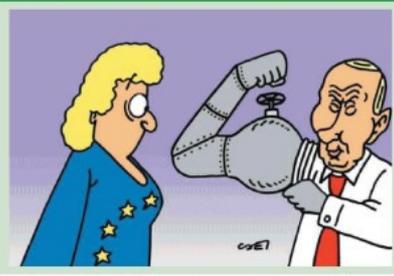
Soltanto giudici tributari doc

Verso magistrati professionali a tempo pieno nominati per concorso. E un giudice monocratico per cause minori. In arrivo una fase transitoria per attuare la riforma
Bartoli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Estratti ruolo - Inoppugnabilità, la sentenza della Ctr Sicilia
Beni dual use - La nota dell'Authority armamenti sullo stop all'export verso Russia e Bielorussia
Paradisi fiscali - Presunzioni ante 2009, la sentenza della Ctp Reggio Emilia
Capisani a pag. 37

DIFFUSIONI GENNAIO
Verità +29%,
Gazzetta +20%,
Corsera +1%,
Messaggero +0,4%,
Sole -2%,
Giorno -9%,
Stampa -11%,
Repubblica -12%,
Fatto -13%,
Libero -15%,
Avvenire -20%,
Giornale -29%

Bentivogli (già Fim-Cisl): troppi ritardi sulla politica energetica. Si pagano i no



Lo scontro Russia-Ucraina, e la conseguente crisi che sta investendo l'Europa, è la prova di quanto le dipendenze commerciali, energetiche e industriali non solo ingrossino le dittature o democrazie ma rappresentino una fragilità letale per il nostro sistema economico, dice Marco Bentivogli, a lungo leader del metalmeccanico Cisl, oggi leader di Base Italia. E il nostro Paese? «Ha oscillato tra il non avere una politica energetica e inseguire le folle dei nimby, quelli del no a tutto. Quelli che, per capirci, a parole sono per la decarbonizzazione totale immediata e al contempo sono contro le pale eoliche perché guastano il panorama e contro i pannelli fotovoltaici».
Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO
L'aggressione della Russia all'Ucraina ha prodotto un disastro risultato a danno di Putin a livello internazionale. L'oligarchia moscovita e purtroppo anche il paese che egli rappresenta (e che non è l'alleato di cordata con lui) sono completamente isolati a livello internazionale. Il parlamento europeo infatti ha presentato un atto di condanna della Russia il 28 febbraio scorso. Questo documento è stato votato da ben 637 eurodeputati. Gli astenuti sono stati 26 e i contrari solo 13. Una condanna del genere è stata quindi adottata dai rappresentanti di ben 27 paesi e sono appartenenti ad ogni tipo di partito. Putin quindi è stato esiliato a Strasburgo. All'assemblea dell'Onu, la mozione di condanna contro la Russia è stata votata il 2 marzo scorso da 141 stati su 193, gli astenuti sono stati 35 (fra i quali Cina e India) e solo 5 contrari. Queste votazioni hanno reso Putin imprevedibile agli occhi del mondo. Peggio di così, per lui, non poteva andare.

Sei un Commercialista? Vuoi aprire il tuo Studio di Consulenza? Fai come Mario!

Scopri come diventare HUB Noverim! Inquadra il Qr Code

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

Mario Rossi Dott. Commercialista
12h · 🌐

Ho aperto il mio nuovo studio di consulenza sono diventato un HUB Noverim!
#formulaallinclusive #partneraffidabile #teammultidisciplinare #tooldilavoro #knowhow #pianomarketing #studiodiconsulenza

1208 🗣️ Consiglia 💬 Commenta 📄 Condividi 420 Commenti

Alessio Bianchi Dott. Commercialista
Complimenti, ma hai lasciato il tuo vecchio studio contabile?

Anna Verdi Dott.ssa Commercialista
Bravo! Come hai fatto in così poco tempo?

Mario Rossi Dott. Commercialista **Autore**
Facile, sono diventato HUB Noverim! Ho aperto un nuovo studio di consulenza con la serenità di una formula all inclusive e la possibilità di avere immediatamente a disposizione un team multidisciplinare per proporre nuovi servizi non in concorrenza con il mio studio contabile! Ho già molti nuovi clienti!

noverim
company value management

Noverim S.r.l. Società Benefit
Tel. +39 02 49 75 85 71 Fax +39 02 899 59 559
info@noverim.it www.noverim.it
Segui Noverim sui canali social

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

*Solo in Abruzzo. Da vendersi esclusivamente in abbonamento a Il Centro a € 1,30
Con il dizionario dei bilanci 2022 a € 7,90 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 9 marzo 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Firenze, coperto contro la guerra

**Denuncia o censura?
Il David col telo nero
è una scelta che divide**

Fichera e Mugnaini nel Fascicolo Regionale



L'aeroporto di Firenze

**Enac favorevole
al «Vespucci»
con pista corta**

Caroppo nel Fascicolo Regionale

ristora
INSTANT DRINKS

**ZELENSKY APRE AL NEGOZIATO MA NEL DISCORSO ALLA CAMERA DEI COMUNI CITA CHURCHILL: COMBATTEREMO FINO ALLA FINE
BIDEN BLOCCA IL PETROLIO RUSSO. PUTIN: CHIUDERÒ I RUBINETTI ALLA UE . L'ESPERTO: DOVREMO RAZIONARE LUCE E GAS**

NON CI ARRENDEREMO MAI

Standing ovation al Parlamento di Westminster per il presidente ucraino Volodymyr Zelensky, 44 anni, che ieri ha parlato agli inglesi

Farruggia, Coppari, Marin, Del Prete, Neri, Garzillo, Polidori e Fichera da pagina 3 a pagina 13



**Inutile morire
Vince il cuore**

Francesco Bernardi*

Caro Direttore, affido a lei, che ha scritto sulla guerra in Ucraina parole ricche di umanità e giudizi che condivido, un appello al presidente Volodymyr Zelensky. La preghiera prende spunto da due notissime citazioni, assai care alla cultura cattolica e il cui contenuto si è dimostrato più volte vero e documentato nella storia dell'umanità. E adesso che il mondo avrebbe più che mai bisogno di sentirsele ripetere, esse sembrano dimenticate.

Continua a pagina 5

**La resa al Male
non vince mai**

Michele Brambilla

Caro Bernardi, volentieri pubblico la sua lettera, perché conosco la sua onestà intellettuale e il suo impegno - generosissimo - nel fare cultura, la sua passione per il mistero della vita, per il destino dell'uomo. Volentieri pubblico, perché questo è il tema che sta crescendo, in Italia, fra molti intellettuali e politici, i quali ritengono che sia ormai opportuna una resa di Kiev. Volentieri pubblico, ma non condivido.

Continua a pagina 5

In una settimana positivi a più 13 per cento

**Il virus si ridesta
Tornano a salire
i contagi**

Una ricerca inglese mette in guardia: terza dose meno efficace dopo 2 mesi

Panettiere a pagina 15

Il caso in un calzaturificio di Lucca

**Operaia umiliata
in fabbrica
Ira dei sindacati**

Il datore di lavoro la relega in un angolo Lui urla, lei piange: arrivano i carabinieri

Scarcella a pagina 18

SODDISFATTI O RIMBORSATI

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

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo's Prostanol e Serravallo's Prostanol. 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 rimborsamento, 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.



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 56

Mercoledì 9 marzo 2022



Oggi con RMotore

In Italia € 1,70

La salvezza Un poliziotto ucraino mette in salvo un bambino dalle bombe a Irpin, città alle porte di Kiev



Esodo sotto le bombe

Si intensifica il fuoco sui corridoi umanitari, oggi nuova tregua. Onu: "Due milioni i profughi di cui la metà sono bambini" Zelensky: Possibile compromesso su Donbass e Crimea. La Cina entra in gioco: "Lavoriamo con la Ue per fermare il fuoco"

Biden: Stop a petrolio e gas da Mosca. Il Cremlino reagisce: Divieto di import-export

Commenti

Una guerra di logoramento

di Carlo Galli

Esiste una narrazione che imputa la guerra in Ucraina all'accerchiamento della Russia da parte della Nato e alla intransigenza americana. a pagina 34

La ricostruzione delle donne

di Linda Laura Sabbadini

La guerra non appartiene alla storia delle donne" diceva Virginia Woolf. Non sono loro a decidere le guerre. Ma ne pagano le conseguenze. a pagina 34

dal nostro inviato Fabio Tonacci

Il taxi della salvezza è un furgone giallo con nove fori di proiettile sulla fiancata. E non tutti, a Irpin, lo prenderanno. Si infila rapido nel ventre dell'ultima città che separa gli invasori da Kiev.

alle pagine 2 e 3 I servizi da pagina 4 a pagina 21



Il caso



Przemysl Il sindaco Wojciech Bakun con Matteo Salvini

Salvini in Polonia Sindaco lo contesta mostrandogli la t-shirt con Putin

di Emanuele Lauria a pagina 21 con un commento di Stefano Folli a pagina 35

L'armata dello Zar decimata dai razzi dell'Occidente

di Gianluca Di Feo a pagina 9

Le idee

La resistenza armata è giusta ed etica

di Luigi Manconi a pagina 35

La battaglia persa del presidente russo

di Mario Vargas Llosa a pagina 22

La fine della teoria di McDonald's

di Alexander Stille a pagina 23

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50 Tel. 06/498221 Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Vincenzimano, 1 - Tel. 02/514941, e-mail: pubblicitasmanzoni.it

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

con Le Intrepide - Ragazze coraggiose €14,60

N2



L'8 MARZO È MEMORIA
NON GIORNO DI FESTA

PAOLA TURCI

L'8 marzo 2022 è arrivato sotto le bombe della guerra scatenata da Putin. È un'assurda coincidenza della storia se pensiamo che proprio in quel giorno, nel 1917, migliaia di donne scesero in piazza a San Pietroburgo per protestare contro la guerra. - PAGINA 23 SERRA - PAGINA 22



Catasto La maggioranza di nuovo divisa
sulla riforma il governo si salva per un voto

LUCA MONTICELLI - PAGINA 20



LA STAMPA

Ordina su
www.jeantet.it

MERCOLEDÌ 9 MARZO 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 156 II N. 67 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-T0 II www.lastampa.it

GNN

GLI USA VOTANO LO STOP ALL'IMPORT DEL PETROLIO. VIOLATA LA TREGUA, BOMBE SU KIEV. ZELENSKY EVOCA LA TERZA GUERRA MONDIALE MA APRE AL NEGOZIATO SU DONBASS E CRIMEA

Sangue sulla trattativa

MARCO BRESOLIN, FRANCESCA SPORZA, ALBERTO SIMONI



ANZIANI STRAPPATI
AL GELO E ALLA FAME

FRANCESCA MANNOCCHI

Da Irpin a Kiev una catena umana cerca di salvare tutti, con gli anziani portati a spalla. - PAGINE 2-3

"NOI CHE FUGGIAMO
DA MORTE E MACERIE"

MONICA PEROSINO

Sull'ultimo chilometro di terra ucraina, si compie l'ennesima inconcepibile tragedia. - PAGINA 4

EMIL SANSAI/ANAGOLU/GETTY

LA STORIA

LO ZAR COME LENIN
CACCIA AI DISSIDENTI

ANNA ZAFESOVA

«Dove posso scappare, adesso, domani, immediatamente?». Irina Lobanovskaya risponde a migliaia di queste domande ogni giorno. Esperta di IT, da quanto è iniziata la guerra sta gestendo una chat dal titolo «Guida a come rilocalarsi dalla Russia». Partita da 20 partecipanti, ora ne conta 40 mila. - PAGINA 7

IL COMMENTO

SEMOSCA SI FA SCUDO
DEI CIVILI UCRAINI

DOMENICO QUIRICO

Tra le mille ferite che questi giorni di guerra ci infliggono, e non finirà fino a quando anche solo una di esse continuerà a sanguinare, una cosa mi colpisce più di altre: le file di fuggiaschi ammassati tra le rovine nell'attesa che si aprano quelli che chiamano corridoi umanitari, la possibilità cioè di uscire dalle città. - PAGINA 8

LE ANALISI

Salvini, disfatta polacca
per "l'amico di Putin"

Marcello Sorgi

L'uomo del Cremlino
calamità assassina

László Krasznahorkai

Ma l'Occidente lo ha
sempre legittimato

Ilya Budraitskis

IL DIBATTITO

LA NOSTRA ASSURDA
CAMPAGNA DI RUSSIA

DONATELLA DI CESARE

Dobbiamo aiutare il popolo ucraino aggredito oppure dobbiamo fare guerra a Putin? Questa grande ambiguità si è insinuata sin dall'inizio in molti discorsi, tacitamente avallata o più apertamente sbandierata. E ormai è un'ambiguità tale, da non permettere quasi più di distinguere i due obiettivi che, a ben guardare, son ben diversi. - PAGINA 27

L'ECONOMIA

QUEI BOND ENERGIA
VERA ARMA D'EUROPA

GUIDO MARIA BRERA

Uno degli aspetti più sottovalutati della filosofia di Niccolò Machiavelli è il riconoscimento del potere costituente, una delle più dure critiche mosse all'Ue è la sua atavica incapacità di farsi soggetto costituente. Al summit di Versailles i 27 membri potrebbero decidere di emettere un mega bond europeo "su vasta scala". - PAGINA 27

BUONGIORNO

In un pomeriggio di imprevista semilibertà, mi sono preso il lusso di estrarre da uno scaffale gli Scritti sulla Guerra di Simone Weil. Questa sublime donna così ostinatamente alla ricerca della perfezione morale, da risultare spesso respingente, questa torturatrice di sé stessa per non farsi sconti e quindi non farne ad altri, quando la leggo la amo e la detesto insieme, vorrei essere come lei e come lei è l'ultima cosa che vorrei essere, così drastica, così priva di leggerezza, così irrimediabile nei pensieri e nelle scelte. Scelse la guerra, per esempio, si arruolò per combattere in Spagna e ne uscì pacifista perché fra l'altro vide negli armati sui disarmati la stessa violenza trionfa della ricchezza sulla povertà, ma di un pacifismo d'acciaio da cui è sgorgato il Poema della Forza, una cinquantina di pagine squassanti, e di un

Senza speranza

MATTIA FELTRI

pacifismo su cui ruginò e che seppè rivedere all'arrivo di Adolf Hitler: «Dal giorno in cui, dopo una lunga lotta interiore, ho deciso in me stessa che, malgrado le mie inclinazioni pacifiste, il primo dei miei doveri diveniva ai miei occhi perseguire la distruzione di Hitler con senza speranza di successo, da quel giorno non ho mai desistito; è stato il momento dell'entrata di Hitler a Praga... Forse ho assunto tale atteggiamento troppo tardi, e me ne rimprovero amaramente». Non intendo maneggiare l'analogia, i tempi sono diversi e il mondo è diverso, e soprattutto non vorrei rimediare a Simone Weil il titolo di guerra-fondaia da salotto, siccome invocò la guerra da una soffitta. Soltanto ho pensato che c'è nulla di più pacifista che invocare una guerra «con o senza speranza di successo».



INTERVISTA

LA MINISTRA BONETTI «PREMI ALLE AZIENDE PIÙ INCLUSIVE»

di Claudia Voltattorni



ISTRUZIONI PER L'USO

LE LEGGI, I PRESTITI AGEVOLATI, LE OCCASIONI D'IMPRESA

di A. Conzonato e S. Bocconi

I RITARDI

DALLA BUSTA PAGA ALLE PENSIONI ALLA CARRIERA: 9 DIVARI DA COLMARE

di Rita Querezè



L'INIZIATIVA

OBIETTIVO 5 DELL'AGENDA ONU, IN UN CAMPUS ALLA SAPIENZA

di V. Nesi e M. E. Viggiano

L'Economia

GLI SPECIALI

del CORRIERE DELLA SERA

MERCOLEDÌ 9.03.2022

ANNO XXVI NUMERO SPECIALE

economia.corriere.it



Ricominciare dalla Costituzione

di Nicola Saldutti e Barbara Stefanelli

«L'Italia è una Repubblica democratica, fondata sul lavoro». La nostra storia repubblicana, nel secolo scorso, è cominciata così. Questo dice l'articolo 1 della Costituzione, prima ancora di avvertirci che «La sovranità appartiene al popolo». Ma che succede a questo Paese — che considera il lavoro sorgente di identità e forza delle persone — se ancora oggi a stento una donna su due risulta occupata, con un contratto riconoscibile, full o part time? Lo stesso Paese che segnala divari salariali resistenti al merito, tamponati nel pubblico ma spesso clamorosi fuori dai solchi delle amministrazioni? Lo stesso Paese che vede le ragazze indietreggiare, dopo essersi diplomate o laureate meglio/prima dei loro coetanei, già nei primi cinque anni della loro vita professionale?

E ancora: come è possibile che nel profilo di crescita la maternità tracci ancora una linea di non ritorno per moltissime, soprattutto se madri giovani? Come è possibile che nessuno valorizzi e quantifichi il lavoro di cura dei figli, dei partner, degli anziani, che spesso vede le donne in prima linea? Sono domande che ci ripetiamo da sempre. La prima edizione del *Tempo delle Donne*, nel 2014, aveva il lavoro come tema centrale di Inchiesta. E dal lavoro vogliamo ripartire ora che affrontiamo il nostro primo incontro a Roma, come *Corriere della Sera* (@La27ora e IoDonna insieme) in collaborazione con il media civico *LeContemporanee* e l'Università Sapienza. Perché tutto sembra cambiare — la pandemia e ora la guerra in Europa ci hanno messo alla prova come mai prima — e sappiamo che il tempo è scaduto: non

possiamo più permetterci che l'indipendenza economica delle donne resti strutturalmente fragile in un'Italia determinata ad affrontare i cambiamenti con fiducia. Determinata, perché no, ad accelerare quei cambiamenti di cui abbiamo tutte e tutti bisogno. C'è un numero che non vogliamo dimenticare: il 99% dei posti di lavoro persi durante la pandemia che ha colpito le donne. Una disuguaglianza che in qualche modo nega il principio indicato nella nostra Costituzione. E che va corretta, velocemente. Le pagine di questo inserto come le tre giornate di conversazioni, laboratori, workshop il 10, 11, 12 marzo a Roma sono dedicate alle ragazze e ai ragazzi che vogliono poter scommettere su di sé in un Paese capace di restare agganciato al meglio dell'Europa.

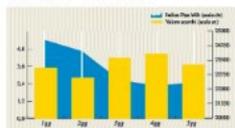
© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

GETTY IMAGES/PW.COM



Ftse Mib 22.338,13



BORSA +0,80% **1€ = \$1,0892**

INDICI ESTERI

Dow Jones	33.063	▲	▲
Nasdaq	12.969	▲	▲
S&P 500	4.327	▲	▲
Euro Stoxx 50	4.282	▲	▲

RENDIMENTI

Titolo	Valore	Variazione
10Y	11,687	▼
5Y	5,964	▲
3M	3,962	▲

VALUTE

Yen	136,63	▲
Dollaro	108,63	▲

Asm firma contratti per costruire due tratte della metro di Stoccolma

La realizzazione avverrà attraverso la controllata Itinera. La commessa vale 225 milioni per cinque anni di lavori. **Follis a pagina 15**

il quotidiano dei mercati finanziari

Ferragamo torna all'utile (81 milioni) e alla cedola

Il ceo Gobbetti assicura: limitata l'esposizione del gruppo verso la Russia

Camurati in MF Fashion

Anno XXXIII n. 47

Mercoledì 9 Marzo 2022

€2,00 *Chiosattori*



Con MF Magazine/Anno 110 n. 47 (2022) €3,00 - Con MF Magazine/Anno 110 n. 47 (2022) €3,00

Spedire in A.P. n. 110/11 - 4004 - DCB/Milano - L. 47 - 40 - Ch. 4/02 - P. 3/02

DRAGHI VALUTA INTERVENTI DI SOSTEGNO COME DURANTE IL COVID

Nuovi aiuti alle imprese

*I mercati tirano il fiato perché si attendono un rafforzamento del Next Generation Eu. La guerra in **Ucraina** fa schizzare alle stelle nichel, oro e petrolio. Spettro **recessione**. Biden stoppa l'energia di Putin. In **Italia** moratorie bis, ipotesi eurobond nella Ue*

UNICREDIT PRENDE FIATO A PIAZZA AFFARI: +6%. CONFERMATI DIVIDENDO E BUYBACK

Capponi, Dal Maso, Gualtieri e Zoppo alle pagine 2, 3, 5 e 7

<p>VENTURE CAPITAL <i>Cdp con Techshop in aiuto alle start up che sviluppano software d'impresa</i> Bertolino a pagina 17</p>	<p>SOCI IN FERMENTO <i>Tim rimbalza in borsa in vista del cda sulla proposta Kkr</i> Follis a pagina 10</p>	<p>POLIZZE ALLO SPORTELLLO <i>In scadenza accordo con Cattolica: Iccrea pronta alla nuova gara</i> Messia a pagina 13</p>
--	--	--

autostrade // per l'Italia

MOYÓN FREETOX TECNE ELGEA

NASCE IL PROGRAMMA MERCURY
Un grande polo unitario e coordinato per una rivoluzione tecnologica al servizio della mobilità integrata e sostenibile.
Scopri di più su www.autostrade.it

MERCURY SMART SUSTAINABLE MOBILITY

- INTELLIGENT ROADS
- GREEN SOLUTIONS
- FLEXIBLE PRICING
- CONNECTED INFRASTRUCTURE
- URBAN MOBILITY

Il Nautilus

Venezia

LA 23ENNE GIULIA BELLO DI FAVARO VENETO È LA PRIMA CONDUTTRICE DI REACH STACKER A VENEZIA E TRA LE PRIME IN ITALIA

LE ECCELLENZE TROVANO IMPIEGO NEI PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA La ragazza ha superato oggi la prova pratica presso il terminal container PSA Venice - VECON di Marghera

Venezia - La giovanissima Giulia Bello, da oggi, è tra le pochissime donne in Italia a condurre reach stacker, la prima a Venezia. Circondata dai tanti colleghi di PSA Venice - VECON e dalla Commissione di Esame, la 23enne di Favaro Veneto stamane ha affrontato la prova pratica di abilitazione per condurre reach stacker, mezzi utilizzati per la movimentazione di container. La prova d'esame è consistita nell'esecuzione di un set di manovre piuttosto complesse, richiestegli dal Docente - il Responsabile Operativo PSA Venice, sotto il controllo della Commissione di Esame, composta dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale, dal Docente e dal Rappresentante dell'impresa autorizzata ai sensi dell'art. 17. Al superamento della prova, alla giovane è stato consegnato l'attestato da parte della Presidente della Commissione d'Esame, Antonia Bantourakis, Responsabile Area lavoro e coordinamento operativo **portuale** dell'AdSP MAS, tra gli applausi e la soddisfazione di tutti i presenti. Giulia Bello ha alle spalle un'alta formazione specialistica. Dopo aver frequentato il corso per 'Tecnico Superiore per la mobilità internazionale delle merci e delle persone in ambito marittimo/**portuale** e aeroportuale presso la Fondazione ITS Marco Polo Academy nel biennio 2017-2019 conclusosi con uno stage che l'ha vista inserita nelle attività di gate commerciale presso PSA Venice - VECON, la ragazza è stata subito impiegata dal terminal, che ha continuato ad investire sul suo percorso formativo e di addestramento operativo: prima impegnandola come assistente all'Area Visite Doganali e Sanitarie e poi per raggiungere l'abilitazione alla conduzione dei reach stacker con una fase di apprendimento teorico e un lungo periodo di affiancamento con personale esperto. 'La determinazione è fondamentale, ma non basta per svolgere questa professione' come ha sottolineato Andrea Morrao - Responsabile Operativo PSA Venice - VECON, che ha seguito tutta la formazione di Giulia, fino a farle conseguire il traguardo di oggi 'La Bello si è distinta fin da subito, ho capito fin dall'inizio che era portata per questa professione, siamo molto soddisfatti di averla nella nostra squadra'. Grande soddisfazione ed emozione anche da parte del Direttore del terminal PSA Venice - VECON Daniele Marchiori: 'Siamo il primo terminal veneziano e tra i primi in Italia a segnare questo traguardo, ne siamo orgogliosi. Giulia Bello è giovane e bravissima, e rappresenta un modello che in altri porti europei è molto più diffuso. È una professione che richiede formazione specialistica sia teorica che pratica e che richiede capacità tecniche particolari. La Bello è con noi da tre anni. Con oggi diventa operativa al 100%, e potrà ambire a crescere professionalmente, conducendo via via mezzi sempre più imponenti. Le faccio un grande in bocca al lupo'. A distanza di un anno esatto dallo stimolo del Ministro Giovannini affinché i porti 'adottassero politiche aziendali



Il Nautilus

Venezia

volte a ridurre e quanto prima eliminare le disuguaglianze di genere, in tutte le loro forme', lo scalo lagunare procede lungo la road map delineata nel 'Patto per la parità di genere' condiviso con le altre AdSP italiane in agosto scorso, che prevede anche la condivisione del percorso con i diversi attori del cluster e investimenti in formazione e sensibilizzazione. 'Quello della parità di genere - commenta il Segretario Generale dell' AdSP MAS Antonella Scardino - è tema sul quale prestiamo molta attenzione nel nostro cluster portuale a partire dalla valorizzazione dell' entusiasmo e dell' interesse dimostrato verso questo comparto dalle generazioni femminili più giovani che sempre più fanno richiesta di specializzazione presso i nostri Enti formativi per potersi inserire in questo contesto complesso con tutte le carte in regola: i nostri complimenti a Giulia per i traguardi già raggiunti e per i prossimi a venire'.

Venezia: Giulia prima conduttrice di reach stacker

Ha superato oggi la prova pratica al terminal container PSA Venice

Redazione

VENEZIA La giovanissima Giulia Bello, da oggi, è tra le pochissime donne in Italia a condurre reach stacker, la prima a Venezia. Circondata dai tanti colleghi di PSA Venice VECON e dalla Commissione di Esame, la 23enne di Favaro Veneto stamane ha affrontato la prova pratica di abilitazione per condurre reach stacker, mezzi utilizzati per la movimentazione di container. La prova d'esame è consistita nell'esecuzione di un set di manovre piuttosto complesse, richiestegli dal Docente il Responsabile Operativo PSA Venice, sotto il controllo della Commissione di Esame, composta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, dal Docente e dal Rappresentante dell'impresa autorizzata ai sensi dell'art. 17. Al superamento della prova, alla giovane è stato consegnato l'attestato da parte della presidente della Commissione d'Esame, Antonia Bantourakis, Responsabile Area lavoro e coordinamento operativo portuale dell'AdSp MAS, tra gli applausi e la soddisfazione di tutti i presenti. Giulia Bello ha alle spalle un'alta formazione specialistica. Dopo aver frequentato il corso per Tecnico Superiore per la mobilità internazionale delle merci e delle persone in ambito marittimo/portuale e aeroportuale presso la Fondazione ITS Marco Polo Academy nel biennio 2017-2019 conclusosi con uno stage che l'ha vista inserita nelle attività di gate commerciale presso PSA Venice VECON, la ragazza è stata subito impiegata dal terminal, che ha continuato ad investire sul suo percorso formativo e di addestramento operativo: prima impegnandola come assistente all'Area Visite Doganali e Sanitarie e poi per raggiungere l'abilitazione alla conduzione dei reach stacker con una fase di apprendimento teorico e un lungo periodo di affiancamento con personale esperto. La determinazione è fondamentale, ma non basta per svolgere questa professione come ha sottolineato Andrea Morrao Responsabile Operativo PSA Venice VECON, che ha seguito tutta la formazione di Giulia, fino a farle conseguire il traguardo di oggi. La Bello si è distinta fin da subito, ho capito fin dall'inizio che era portata per questa professione, siamo molto soddisfatti di averla nella nostra squadra. Grande soddisfazione ed emozione anche da parte del direttore del terminal PSA Venice VECON Daniele Marchiori: Siamo il primo terminal veneziano e tra i primi in Italia a segnare questo traguardo, ne siamo orgogliosi. Giulia Bello è giovane e bravissima, e rappresenta un modello che in altri porti europei è molto più diffuso. È una professione che richiede formazione specialistica sia teorica che pratica e che richiede capacità tecniche particolari. La Bello è con noi da tre anni. Con oggi diventa operativa al 100%, e potrà ambire a crescere professionalmente, conducendo via via mezzi sempre più imponenti. Le faccio un grande in bocca al lupo. A distanza di un anno esatto dallo stimolo del Ministro Giovannini affinché i porti adottassero politiche aziendali volte a ridurre e quanto prima eliminare le disuguaglianze di genere, in tutte le loro forme, lo scalo lagunare procede lungo la road map delineata nel Patto per



Messaggero Marittimo

Venezia

la parità di genere condiviso con le altre AdSP italiane in agosto scorso, che prevede anche la condivisione del percorso con i diversi attori del cluster e investimenti in formazione e sensibilizzazione. Quello della parità di genere commenta il segretario generale dell'AdSp MAS Antonella Scardino è tema sul quale prestiamo molta attenzione nel nostro cluster portuale a partire dalla valorizzazione dell'entusiasmo e dell'interesse dimostrato verso questo comparto dalle generazioni femminili più giovani che sempre più fanno richiesta di specializzazione presso i nostri Enti formativi per potersi inserire in questo contesto complesso con tutte le carte in regola: i nostri complimenti a Giulia per i traguardi già raggiunti e per i prossimi a venire.

Porto di Venezia, la 23enne Giulia Bello è la prima conduttrice di reach stacker per la movimentazione di container

Ha superato la prova pratica ottenendo così l'abilitazione: 'Felici di averla nella nostra squadra'

Redazione

Venezia - La giovanissima Giulia Bello, da oggi, è tra le pochissime donne in Italia a condurre reach stacker, la prima a Venezia. Circondata dai tanti colleghi di PSA Venice - VECON e dalla Commissione di Esame, la 23enne di Favaro Veneto s tamane ha affrontato la prova pratica di abilitazione per condurre reach stacker, mezzi utilizzati per la movimentazione di container. La prova d' esame è consistita nell' esecuzione di un set di manovre piuttosto complesse, richiestegli dal Docente - il Responsabile Operativo PSA Venice, sotto il controllo della Commissione di Esame, composta dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, dal Docente e dal Rappresentante dell' impresa autorizzata ai sensi dell' art. 17. Al superamento della prova, alla giovane è stato consegnato l' attestato da parte della Presidente della Commissione d' Esame, Antonia Bantourakis, Responsabile Area lavoro e coordinamento operativo **portuale** dell' AdSP MAS, tra gli applausi e la soddisfazione di tutti i presenti. "La determinazione è fondamentale, ma non basta per svolgere questa professione" come ha sottolineato Andrea Morrao - Responsabile Operativo PSA Venice - VECON, che ha seguito tutta la formazione di Giulia, fino a farle conseguire il traguardo di oggi "La Bello si è distinta fin da subito, ho capito fin dall' inizio che era portata per questa professione, siamo molto soddisfatti di averla nella nostra squadra". Grande soddisfazione ed emozione anche da parte del Direttore del terminal PSA Venice - VECON Daniele Marchiori: "Siamo il primo terminal veneziano e tra i primi in Italia a segnare questo traguardo, ne siamo orgogliosi. Giulia Bello è giovane e bravissima, e rappresenta un modello che in altri porti europei è molto più diffuso. È una professione che richiede formazione specialistica sia teorica che pratica e che richiede capacità tecniche particolari. La Bello è con noi da tre anni. Con oggi diventa operativa al 100%, e potrà ambire a crescere professionalmente, conducendo via via mezzi sempre più imponenti. Le faccio un grande in bocca al lupo".

ShipMag
SIBREX MAGAZINE

MENU CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech IT

COMP LOGISTICA

Porto di Venezia, la 23enne Giulia Bello è la prima conduttrice di reach stacker per la movimentazione di container

08 MARZO 2022 - Redazione

Grimaldi, rafforza la presenza in Sardegna - Nuovo collegamento ro-pax Savona-Porto Torres

08 Mar, 2022 NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi potenzia ulteriormente la propria presenza in Sardegna. A partire dal prossimo mese di aprile verrà infatti inaugurato il collegamento marittimo **Savona**-Porto Torres e viceversa, che sarà effettuato con la nave ro/pax Zeus Palace. Dall' 11 aprile fino al 1° luglio 2022 e poi nuovamente dal 19 settembre al 31 dicembre 2022, la nuova tratta avrà frequenza trisettimanale, con partenza da **Savona** ogni martedì e giovedì alle 20.30 e ogni sabato alle 18.30. La partenza da Porto Torres è prevista invece ogni lunedì, mercoledì e venerdì, sempre alle 20.30. Con l' arrivo dell' alta stagione, e precisamente dal 2 luglio al 18 settembre 2022, il numero di partenze settimanali salirà a ben sei in entrambe le direzioni. Fino al 13 agosto, dal lunedì al sabato la nave Zeus Palace salperà da **Savona** alle 22.00 e da Porto Torres alle 10.00. Dal 14 agosto gli orari verranno invertiti, con partenza da **Savona** alle 10.00 e da Porto Torres alle 22.00. In bassa stagione (11/4 - 1/7 e 19/9 - 31/12) è previsto inoltre uno scalo settimanale a Cagliari, dove la nave, proveniente da e diretta a Porto Torres, arriverà ogni sabato alle 20.00 per poi ripartire alle 23.59. La nave ro/pax Zeus Palace batte bandiera italiana e può trasportare fino a 1.720 passeggeri e circa 2.000 metri lineari di merce rotabile (automobili, furgoni, camion, semi-rimorchi). La nave è dotata di 202 cabine (per un totale di 796 posti letto) di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte dotate di servizi privati e aria condizionata, alcune delle quali attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta. Inoltre, con l' acquisto di un apposito pet kit, tutte le cabine possono ospitare gli animali domestici che viaggiano al seguito. La sala poltrone dispone invece di 212 comode sedute reclinabili. Tra i servizi offerti a bordo ci sono il ristorante self-service, le caffetterie, la piscina con solarium, i negozi, l' area giochi attrezzata per bambini e l' intrattenimento serale con musica dal vivo. Oltre ad essere capiente e confortevole, la Zeus Palace è un' unità moderna dalle elevate prestazioni ambientali, grazie all' applicazione sulla carena di pitture al silicone top di gamma, al sistema di propulsione ottimizzato con eliche dal profilo innovativo ed al sistema di trattamento dei gas di scarico che abbatte le emissioni di zolfo e particolato. 'La Sardegna è da anni al centro dei nostri investimenti nell' ambito della nostra ampia strategia che punta alla continuità territoriale tra la nostra Penisola e le isole maggiori', ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo armatoriale partenopeo. 'Con il lancio della linea **Savona**-Porto Torres arricchiamo il nostro network di un nuovo servizio efficiente: una ulteriore, importante opportunità per tutti i nostri clienti che viaggiano e trasportano merci tra il Nord Italia e la Sardegna'. Attualmente, il Gruppo Grimaldi opera sulla Sardegna con un network articolato di collegamenti marittimi, tra cui la storica tratta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona



Corriere Marittimo

Savona, Vado

ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri, quali Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, nonché numerosi servizi dedicati al trasporto di sole merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto.

Grimaldi lancia il nuovo collegamento ro/pax Savona – Porto Torres

(FERPRESS) Napoli, 8 MAR Il Gruppo Grimaldi potenzia la propria presenza in Sardegna: a partire dal prossimo mese di aprile verrà inaugurato il collegamento marittimo Savona-Porto Torres e viceversa, che sarà effettuato con la nave ro/pax Zeus Palace. Dall'11 aprile fino al 1° luglio 2022 e poi dal 19 settembre al 31 dicembre 2022, la nuova tratta avrà frequenza trisettimanale, con partenza da Savona ogni martedì e giovedì alle 20.30 e ogni sabato alle 18.30. La partenza da Porto Torres è prevista invece ogni lunedì, mercoledì e venerdì, sempre alle 20.30. Con l'arrivo dell'alta stagione, dal 2 luglio al 18 settembre 2022, il numero di partenze settimanali salirà a sei in entrambe le direzioni. Fino al 13 agosto, dal lunedì al sabato la nave Zeus Palace salperà da Savona alle 22.00 e da Porto Torres alle 10.00. Dal 14 agosto gli orari verranno invertiti, con partenza da Savona alle 10.00 e da Porto Torres alle 22.00. In bassa stagione (11/4 - 1/7 e 19/9 - 31/12) è previsto inoltre uno scalo settimanale a Cagliari, dove la nave, proveniente da e diretta a Porto Torres, arriverà ogni sabato alle 20.00 per poi ripartire alle 23.59. La nave ro/pax Zeus Palace batte bandiera italiana e può trasportare fino a 1.720 passeggeri e circa 2.000 metri lineari di merce rotabile (automobili, furgoni, camion, semi-rimorchi). La nave è dotata di 202 cabine (per un totale di 796 posti letto) di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte dotate di servizi privati e aria condizionata, alcune delle quali attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta. Inoltre, con l'acquisto di un apposito pet kit, tutte le cabine possono ospitare gli animali domestici che viaggiano al seguito. La sala poltrone dispone invece di 212 comode sedute reclinabili. Tra i servizi offerti a bordo ci sono il ristorante self-service, le caffetterie, la piscina con solarium, i negozi, l'area giochi attrezzata per bambini e l'intrattenimento serale con musica dal vivo. Oltre ad essere capiente, la Zeus Palace è un'unità moderna dalle elevate prestazioni ambientali, grazie all'applicazione sulla carena di pitture al silicone top di gamma, al sistema di propulsione ottimizzato con eliche dal profilo innovativo ed al sistema di trattamento dei gas di scarico che abbatta le emissioni di zolfo e particolato. La Sardegna è da anni al centro dei nostri investimenti nell'ambito della nostra ampia strategia che punta alla continuità territoriale tra la nostra Penisola e le isole maggiori, ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo armatoriale partenopeo. Con il lancio della linea Savona-Porto Torres arricchiamo il nostro network di un nuovo servizio efficiente: una ulteriore, importante opportunità per tutti i nostri clienti che viaggiano e trasportano merci tra il Nord Italia e la Sardegna. Attualmente, il Gruppo Grimaldi opera sulla Sardegna con un network articolato di collegamenti marittimi, tra cui la storica tratta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri, quali Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, nonché numerosi servizi dedicati al trasporto di sole merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto.

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

Grimaldi lancia il nuovo collegamento ro/pax Savona - Porto Torres

Author : com

Date : 8 Marzo 2022

(FERPRESS) - Napoli, 8 MAR -- Il Gruppo Grimaldi potenzia la propria presenza in Sardegna: a partire dal prossimo mese di aprile verrà inaugurato il collegamento marittimo Savona-Porto Torres e viceversa, che sarà effettuato con la nave ro/pax Zeus Palace. Dall'11 aprile fino al 1° luglio 2022 e poi dal 19 settembre al 31 dicembre 2022, la nuova tratta avrà frequenza trisettimanale, con partenza da Savona ogni martedì e giovedì alle 20.30 e ogni sabato alle 18.30. La partenza da Porto Torres è prevista invece ogni lunedì, mercoledì e venerdì, sempre alle 20.30. Con l'arrivo dell'alta stagione, dal 2 luglio al 18 settembre 2022, il numero di partenze settimanali salirà a sei in entrambe le direzioni. Fino al 13 agosto, dal lunedì al sabato la nave Zeus Palace salperà da Savona alle 22.00 e da Porto Torres alle 10.00. Dal 14 agosto gli orari verranno invertiti, con partenza da Savona alle 10.00 e da Porto Torres alle 22.00. In bassa stagione (11/4 - 1/7 e 19/9 - 31/12) è previsto inoltre uno scalo settimanale a Cagliari, dove la nave, proveniente da e diretta a Porto Torres, arriverà ogni sabato alle 20.00 per poi ripartire alle 23.59. La nave ro/pax Zeus Palace batte bandiera italiana e può trasportare fino a 1.720 passeggeri e circa 2.000 metri lineari di merce rotabile (automobili, furgoni, camion, semi-rimorchi). La nave è dotata di 202 cabine (per un totale di 796 posti letto) di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte dotate di servizi privati e aria condizionata, alcune delle quali attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta. Inoltre, con l'acquisto di un apposito pet kit, tutte le cabine possono ospitare gli animali domestici che viaggiano al seguito. La sala poltrone dispone invece di 212 comode sedute reclinabili. Tra i servizi offerti a bordo ci sono il ristorante self-service, le caffetterie, la piscina con solarium, i negozi, l'area giochi attrezzata per bambini e l'intrattenimento serale con musica dal vivo. Oltre ad essere capiente, la Zeus Palace è un'unità moderna dalle elevate prestazioni ambientali, grazie all'applicazione sulla carena di pitture al silicone top di gamma, al sistema di propulsione ottimizzato con eliche dal profilo innovativo ed al sistema di trattamento dei gas di scarico che abbatta le emissioni di zolfo e particolato. La Sardegna è da anni al centro dei nostri investimenti nell'ambito della nostra ampia strategia che punta alla continuità territoriale tra la nostra Penisola e le isole maggiori, ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo armatoriale partenopeo. Con il lancio della linea Savona-Porto Torres arricchiamo il nostro network di un nuovo servizio efficiente: una ulteriore, importante opportunità per tutti i nostri clienti che viaggiano e trasportano merci tra il Nord Italia e la Sardegna. Attualmente, il Gruppo Grimaldi opera sulla Sardegna con un network articolato di collegamenti marittimi, tra cui la storica tratta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri, quali Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, nonché numerosi servizi dedicati al trasporto di sole merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto.

1/3

FerPress

Savona, Vado

e CivitavecchiaArbatax-Cagliari, nonché numerosi servizi dedicati al trasporto di sole merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto.

Informatore Navale

Savona, Vado

GRIMALDI LANCIA IL NUOVO COLLEGAMENTO RO/PAX SAVONA-PORTO TORRES

Sempre più forte la presenza del Gruppo in Sardegna

Il Gruppo Grimaldi potenzia ulteriormente la propria presenza in Sardegna. A partire dal prossimo mese di aprile verrà infatti inaugurato il collegamento marittimo Savona-Porto Torres e viceversa, che sarà effettuato con la nave ro/pax Zeus Palace Napoli, 8 marzo 2022 - Dall' 11 aprile fino al 1° luglio 2022 e poi nuovamente dal 19 settembre al 31 dicembre 2022, la nuova tratta avrà frequenza trisettimanale, con partenza da Savona ogni martedì e giovedì alle 20.30 e ogni sabato alle 18.30. La partenza da Porto Torres è prevista invece ogni lunedì, mercoledì e venerdì, sempre alle 20.30. Con l' arrivo dell' alta stagione, e precisamente dal 2 luglio al 18 settembre 2022, il numero di partenze settimanali salirà a ben sei in entrambe le direzioni. Fino al 13 agosto, dal lunedì al sabato la nave Zeus Palace salperà da Savona alle 22.00 e da Porto Torres alle 10.00. Dal 14 agosto gli orari verranno invertiti, con partenza da Savona alle 10.00 e da Porto Torres alle 22.00. In bassa stagione (11/4 - 1/7 e 19/9 - 31/12) è previsto inoltre uno scalo settimanale a Cagliari, dove la nave, proveniente da e diretta a Porto Torres, arriverà ogni sabato alle 20.00 per poi ripartire alle 23.59. La nave ro/pax Zeus Palace batte bandiera italiana e può trasportare fino a 1.720 passeggeri e circa 2.000 metri lineari di merce rotabile (automobili, furgoni, camion, semi-rimorchi). La nave è dotata di 202 cabine (per un totale di 796 posti letto) di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte dotate di servizi privati e aria condizionata, alcune delle quali attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta. Inoltre, con l' acquisto di un apposito pet kit, tutte le cabine possono ospitare gli animali domestici che viaggiano al seguito. La sala poltrone dispone invece di 212 comode sedute reclinabili. Tra i servizi offerti a bordo ci sono il ristorante self-service, le caffetterie, la piscina con solarium, i negozi, l' area giochi attrezzata per bambini e l' intrattenimento serale con musica dal vivo. Oltre ad essere capiente e confortevole, la Zeus Palace è un' unità moderna dalle elevate prestazioni ambientali, grazie all' applicazione sulla carena di pitture al silicone top di gamma, al sistema di propulsione ottimizzato con eliche dal profilo innovativo ed al sistema di trattamento dei gas di scarico che abbatte le emissioni di zolfo e particolato. "La Sardegna è da anni al centro dei nostri investimenti nell' ambito della nostra ampia strategia che punta alla continuità territoriale tra la nostra Penisola e le isole maggiori", ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo armatoriale partenopeo. "Con il lancio della linea Savona-Porto Torres arricchiamo il nostro network di un nuovo servizio efficiente: una ulteriore, importante opportunità per tutti i nostri clienti che viaggiano e trasportano merci tra il Nord Italia e la Sardegna". Attualmente, il Gruppo Grimaldi opera sulla Sardegna con un network articolato di collegamenti marittimi, tra cui la storica tratta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona



Informatore Navale

Savona, Vado

ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri, quali Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, nonché numerosi servizi dedicati al trasporto di sole merci che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto. #informatorenavale #informatorenavaledinapoli #annuariomarittimo #annuariomarittimoregionecampania.

The Medi Telegraph

Savona, Vado

Grimaldi, via alla rotta tra Savona e Porto Torres

Il gruppo Grimaldi avvia il suo primo collegamento passeggeri dalla Liguria, aprendo la linea tra Savona e Porto Torres, operativa tre volte a settimana dall'11 aprile e poi giornalmente dal 2 luglio, con la nave "Zeus Palace"

Il gruppo Grimaldi avvia il suo primo collegamento passeggeri dalla Liguria, aprendo la linea tra **Savona** e Porto Torres, operativa tre volte a settimana dall'11 aprile e poi giornalmente dal 2 luglio, con la nave "Zeus Palace". Già lo scorso anno Grimaldi progettava di operare questa linea, ma dal Terminal San Giorgio di Genova: la compagnia aveva infatti presentato istanza per movimentare passeggeri dallo scalo commerciale di Sampierdarena, ma la richiesta venne respinta dall'Autorità di sistema portuale di Genova e **Savona**. Così ora è il momento del rilancio. Si tratta, almeno nella storia recente, della prima linea passeggeri del gruppo dalla Liguria verso la Sardegna, un mercato che storicamente è sempre stato appannaggio della concorrenza di Moby-Tirrenia e della Grandi Navi Veloci del gruppo Msc.

LA STAMPA LOGIN EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ENG

The Medi Telegraph Shipping & International Transport

Shipping > Crociere e Traghetti >

Grimaldi, via alla rotta tra Savona e Porto Torres

Il gruppo Grimaldi avvia il suo primo collegamento passeggeri dalla Liguria, aprendo la linea tra Savona e Porto Torres, operativa tre volte a settimana dall'11 aprile e poi giornalmente dal 2 luglio, con la nave "Zeus Palace".

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](#)

Conclusi i lavori per l'ampliamento dell'autoparco di Sestri Ponente

(FERPRESS) Genova, 8 MAR Terminati i lavori di ampliamento dell'autoparco adiacente all'aeroporto di Sestri Ponente iniziati nel mese di novembre e terminati a febbraio allo scopo di fornire una maggiore disponibilità di sosta agli autotrasportatori diretti al porto di Genova. La realizzazione del piazzale di circa 6000 m² ha previsto diverse fasi di cantiere: la creazione di un nuovo sistema di raccolta delle acque meteoriche e la messa in opere della relativa vasca di prima pioggia, il consolidamento del terreno, la pavimentazione bituminosa, l'impianto di manutenzione e sorveglianza a servizio della control room dell'aeroporto e, infine, la tracciatura degli stalli disposti su due file parallele con quattro corsie da quattro metri l'una.

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

Conclusi i lavori per l'ampliamento dell'autoparco di Sestri Ponente

Author : com

Date : 8 Marzo 2022

(FERPRESS) - Genova, 8 MAR - Terminati i lavori di ampliamento dell'autoparco adiacente all'aeroporto di Sestri Ponente - iniziati nel mese di novembre e terminati a febbraio - allo scopo di fornire una maggiore disponibilità di sosta agli autotrasportatori diretti al porto di Genova.

La realizzazione del piazzale di circa 6000 m² ha previsto diverse fasi di cantiere: la creazione di un nuovo sistema di raccolta delle acque meteoriche e la messa in opere della relativa vasca di prima pioggia, il consolidamento del terreno, la pavimentazione bituminosa, l'impianto di manutenzione e sorveglianza a servizio della control room dell'aeroporto e, infine, la tracciatura degli stalli disposti su due file parallele con quattro corsie da quattro metri l'una.

1/1

Crollo torre piloti, inizia il processo d' appello

Il primo grado del processo bis sul crollo della torre piloti del porto di Genova, avvenuto il 7 maggio 2013 a seguito dell' urto con la nave da carico Jolly Nero, si era chiuso con sette condanne. Inizia ora il processo d' appello per accertare definitivamente

Nella notte del 7 maggio 2013 la nave cargo della compagnia di navigazione Messina, durante una manovra nelle acque del porto di Genova, aveva urtato la torre piloti, provocandone il crollo nel quale hanno perso la vita nove persone. Per accertare cause e responsabilità di quel tragico evento è stato celebrato un processo penale nel quale erano imputati alcuni membri dell' equipaggio della Jolly Nero, accusati di negligenza nello svolgimento delle manovre di uscita dal porto di Genova. Un secondo filone d' indagine, relativo alla errata posizione di costruzione della torre piloti, ha portato a una sentenza di primo grado con condanne per sette persone, che è stata impugnata dando origine al secondo grado di giudizio. Il 7 marzo, a nove anni dal tragico evento, si è tenuta la prima udienza in Corte d' Appello durante la quale il presidente Vincenzo Papillo ha iniziato a leggere la relazione che concluderà mercoledì. Il primo procedimento penale si è concluso nel gennaio 2019 con la sentenza della Corte d' appello che ha confermato le condanne di Roberto Paoloni, comandante della Jolly Nero, Lorenzo Repetto, primo ufficiale della nave cargo, Franco Giammoro, direttore di macchina assolvendo invece il pilota del porto Antonio Anfossi e il comandante d' armamento Giampaolo Olmetti. L' altro filone d' indagine si era invece concentrato sulla progettazione della torre piloti e, in particolare, sul posizionamento della struttura che gli inquirenti sostenevano pericoloso poiché eccessivamente vicino al mare e all' area di manovra delle navi. Dopo le indagini preliminari la Procura aveva chiesto l' archiviazione del procedimento, solo la tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime del crollo, che attraverso il suo legale si era opposta alla richiesta di archiviazione, aveva convinto il gup a disporre il rinvio a giudizio degli imputati. Nel settembre 2020 è arrivata infine la sentenza del Tribunale di Genova, con condanne a carico di 7 imputati e assoluzioni per altri 5. Le condanne sono state a tre anni all' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova ed ex comandante generale della Capitanerie, a due anni per Paolo Grimaldi e Fabio Capocaccia, a un anno e sei mesi per Angelo Spaggiari, Ugo Tomasicchio e Mario Como e a un anno per Giovanni Lettich, ex capo dei piloti del porto di Genova.



Tre demolizioni insieme

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 genovese controllato dal gruppo **Genova** Industrie Navali, unico soggetto nazionale anche con l'altro sito di Piombino PIM 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). 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



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

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.*San Giorgio del Porto, cantiere storico genovese, operante nel settore delle riparazioni navali dal 1928, è riconosciuto in tutto il mondo come punto di riferimento per le riparazioni, la manutenzione e le trasformazioni di tutti i tipi di navi: passeggeri, ro-ro, cargo, petroliere e off-shore. San Giorgio del Porto annovera nel suo portfolio importanti progetti di conversione navale, di riparazione e manutenzione sempre nel pieno rispetto della salute, della sicurezza e della protezione ambientale.***Genova** Industrie Navali (GIN), holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, entrambi fondati nel 1928, è oggi uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo e fra i principali player privati della cantieristica in Italia. Grazie a un network di partecipate e partner consolidati, è in grado di operare nel segmento navi e mega yachts dalla costruzione, alle riparazioni e refit, dalla trasformazione allo ship recycling. **Genova** Industrie Navali vanta importanti asset nei porti di **Genova** (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio), Marsiglia (3 Bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino.

Ship Mag

Genova, Voltri

Parte da Genova il tour mondiale del camion a idrogeno disegnato da Pininfarina / Video

Il Gaussin HR Racing Truck è il precursore di una nuova gamma di camion 100% idrogeno ed elettrici

Giovanni Roberti

Genova - Reduce dalle fatiche della Dakar, il Gaussin H2 Racing Truck partirà il 10 marzo dal **porto** di **Genova** per un tour mondiale che include anche tappe in Francia, Belgio, Stati Uniti e Canada. Dopo **Genova** il camion elettrico alimentato a idrogeno sarà a disposizione di appassionati, curiosi e potenziali clienti a Parigi, dal 13 al 15 marzo, poi a Héricourt, quartier generale di Gaussin, sarà esposto per le giornate dedicate a Open Days e Investor Days. Ultima tappa francese, Tolone, prima di raggiungere un altro importante **porto** europeo, quello belga di Zeebrugge . Il tour nordamericano partirà a Baltimora il 28 aprile prima di toccare diverse grandi città come Los Angeles, Chicago, Denver, Dallas e Las Vegas. E ci sarà spazio anche per la mitica Route 66. Quindi, incursione in Canada, a Vancouver. La progettazione del sistema a idrogeno è stata sviluppata sulla base di un telaio ultraleggero: il Gaussin HR Racing Truck è il precursore della nuova gamma di camion 100% idrogeno ed elettrici disegnati da Pininfarina che saranno commercializzati quest' anno e di cui è il primo modello. La dotazione prevede due motori elettrici da 300 kW ciascuno, 380 kW di celle a combustibile, 82 kWh di batterie, 80 kg di idrogeno, un sistema di raffreddamento ad alte prestazioni, un telaio leggero progettato ad hoc per le prestazioni e l' integrazione del sistema elettrico a idrogeno. La velocità del camion da competizione è limitata a 140 km/h, con un' autonomia di 250 km in condizioni di gara, mentre la ricarica avviene in 20 minuti con una specifica stazione di raffreddamento a idrogeno.



08 MARZO 2022 - Giovanni Roberti

Shipping Italy

Genova, Voltri

"Il coraggio di spingersi oltre la nuova diga del porto di Genova"

Barbazza (ixMachina) suggerisce di arricchire il progetto della nuova infrastruttura con l'installazione di attività come riparazioni navali, terminal ro-ro, depositi costieri e altro. Come avviene già in altri porti vicini all'Italia

Contributo a cura di Guido Barbazza * * amministratore della società di consulenza ixMachina A seguito del dibattito pubblico attivato dall'Autorità di Sistema Portuale è di grande attualità la questione della realizzazione della nuova diga foranea di **Genova** Sampierdarena. E' ovvio concordare sulla necessità di realizzare tale opera, in un modo o nell'altro, e anche alla svelta, visto che lo scalo di Sampierdarena si trova ancora quasi nella stessa configurazione in cui fu, peraltro molto bene, costruito negli anni '30, quando i mercantili stazzavano al massimo qualche decina di migliaia di tonnellate: navi lillipuziane se comparate con le 'Ultra Large Container Carrier' di oggi. Detto questo, i tre scenari alternativi oggetto di pubblico dibattito sono generati da un unico concetto: quello di 'prendere' la diga attuale e spostarla a mare per creare uno specchio acqueo portuale di dimensioni maggiori per permettere l'ingresso, la manovra e l'ormeggio delle grandi navi portacontainer. Però solo limitatamente alla Calata Bettolo e poco più in quanto, a causa delle limitazioni in altezza imposte dal 'cono aereo' dell'aeroporto le grandi navi non potranno comunque operare alle altre banchine che si sviluppano verso ponente. Stop.

Tutto qui, a fronte di un costo preventivato per i contribuenti in un miliardo di euro circa, probabilmente destinato a dilatarsi per incognite e imprevisti a causa dell'elevata profondità, dell'ordine dei 45/50 metri contro i 20/25 attuali, a cui si spingerebbe tale opera. Tale approccio non può non destare perplessità, in quanto semplice esercizio di traslazione dell'esistente e che quindi non va 'oltre la diga'. E invece 'oltre la diga' bisognerebbe andarci, eccome. Per tre validi motivi. Primo: con la scarsità di aree pianeggianti presenti in Liguria, è sempre stato necessario crearle ex-novo con ingegno e arguzia 'terrazzando' monti e colline e 'tombando' specchi acqueei, operazioni che hanno permesso la realizzazione sia dei bacini portuali di Pra' e di Sampierdarena, sia dell'aeroporto, sia della Fiera del Mare, sia dell'Ilva. Allora perché non utilizzare l'enorme opportunità della nuova diga anche per realizzare nuove, importanti, aree operative portuali e industriali 'a mare' collegate alla terraferma con un ponte girevole (come peraltro già fatto decenni fa a Marsiglia e Barcellona)? Per realizzare un grande terminal ro-ro, per le riparazioni navali, per rilocalizzare ben lontano dalla città i depositi e gli accosti petrolchimici di Multedo, e magari anche il **porto** petroli. Infine, per realizzare gli auspicabili depositi e infrastrutture per i nuovi combustibili navali del futuro quali, oltre al già comune Gnl, l'ammoniaca e l'idrogeno. Secondo: 'oltre la diga' attuale, esiste una conformazione del fondale marino che bisognerebbe prendere in maggior considerazione per scegliere



Shipping Italy

Genova, Voltri

un tracciato della nuova diga che lo asseconi, in modo da contenere i fondali su cui si fonderanno le nuove opere marittime, minimizzando tempi, costi e incognite. Terzo: in considerazione della cronica congestione delle autostrade genovesi, e in particolare dello svincolo di **Genova** Ovest, sarebbe opportuno 'cambiare gioco', andando a indirizzare i traffici aggiuntivi che si auspica di riuscire ad attirare a **Genova** anche su una nuova direttrice, che potrebbe essere quella dello svincolo autostradale di **Genova** Aeroporto e dello scalo ferroviario di **Genova** Sestri Ponente, che un tempo smaltivano milioni di tonnellate di prodotti dall' Ilva di Cornigliano, azienda che oggi opera con volumi ben inferiori. Sarebbe altrettanto saggio interrogarsi sull' opportunità di destinare ad attività retroportuali e logistiche una parte delle vaste aree a mare in concessione all' Ilva, da decenni in stato di totale inutilizzo, e magari anche sull' opzione di collegare le banchine addizionali che si potrebbero realizzare sulla nuova diga con un sistema automatizzato tipo 'B.R.U.C.O.'. Sembra possibile, a costi ragionevoli, proprio cogliendo l' opportunità della nuova diga di Sampierdarena, creare una grande e ambiziosa visione per lo sviluppo portuale genovese con un lay-out razionale ed efficiente, in modalità win-win, attenta all' ambiente e alla qualità della vita dei cittadini. A condizione di avere il coraggio di spingersi 'oltre la diga'.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, il jolly in porto: una penisola sulla diga per Riparazioni e Gnl / LA MAPPA

È corposo il progetto di cui pochi giorni fa ha parlato al Secolo XIX Ferdinando Garrè, numero uno dei cantieri San Giorgio del Porto, e che prevede lo spostamento delle Riparazioni navali sulla nuova diga foranea

È corposo il progetto di cui pochi giorni fa ha parlato al Secolo XIX Ferdinando Garrè, numero uno dei cantieri San Giorgio del Porto, e che prevede lo spostamento delle Riparazioni navali sulla nuova diga foranea. È corposo, è uno dei quaderni depositati in sede di débat public, e le Riparazioni sono solo un tassello di «un' ipotesi concettuale», come la definisce l' autore Guido Barbazza, che prevede con numeri e schemi il trasferimento di ampie aree di porto addossate alla nuova diga, in linea con le esperienze dei porti di Barcellona e Marsiglia. Il progetto Wildcard (come si definisce in inglese la carta del jolly) di Barbazza, già ai vertici del gruppo Wärtsilä, è firmato dalla sua nuova startup ixMachina e si articola su tre diverse varianti (la rielaborazione nel grafico riguarda la prima) ma il concetto non cambia, come spiega il manager: «L' idea è quella di sfruttare la diga non solo per la sua funzione primaria, cioè difendere il porto dalle onde, ma anche per metterla a frutto creando nuove aree portuali». Circa 500 mila metri quadrati strappati al mare: ma così non costerebbe di più? «Al contrario, perché un riempimento comporterebbe la costruzione della diga sfruttando meglio le linee del fondale, e facendola quindi partire da una profondità inferiore rispetto al progetto attualmente in corso». L' altro cardine di Wildcard è il collegamento a terra della diga con un ponte - di altezza tale da consentire il passaggio di pilotine e Navebus - che attraverso un raccordo stradale e ferroviario si salderebbe a terra alle aree dell' ex Ilva. La nuova diga poggierebbe su fondali da -19 a -33 metri da Ponente a Levante, e si allargherebbe verso Sud-Est per 4,7 chilometri, attestandosi nella sua estremità Est a 150-200 metri verso il largo rispetto alla barriera attuale. Le nuove aree portuali addossate alla diga si svilupperebbero in un spazio, largo dai 110 metri a Ponente ai 130 di Levante, tra due punti in corrispondenza rispettivamente di Ponte Canepa e Calata Olii Minerali. Nella zona più a Ponente (121 mila metri quadrati), troverebbero spazio attività come i depositi chimici ricollocati da Multedo, il deposito di stoccaggio del gas naturale liquefatto oggi assente in Liguria, un eventuale biodigestore (come da progetti circolati nei mesi scorsi per le aree ex Ilva). Più a Levante (243 mila mq), ci sarebbe spazio per i traghetti merci (roll on-roll off): «Il raccordo ferroviario e stradale diventa qui fondamentale - spiega Barbazza -: scaricando su Sestri Ponente (ferrovia e casello), si eviterebbe l' effetto collo di bottiglia che rischia di verificarsi una volta che la nuova diga in progetto sarà pronta: perché il porto di Sampierdarena aumenterà la sua capacità, ma il casello di **Genova** Ovest, da cui passa tutto il traffico, rimarrà sempre lo stesso». In accordo con Acciaierie d' Italia, 130 mila mq di aree oggi abbandonate potrebbero essere convertite

The Medi Telegraph
 LA STAMPA LOGIN EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ENG

Trospoli > Porti >

Genova, il jolly in porto: una penisola sulla diga per Riparazioni e Gnl / LA MAPPA

È corposo il progetto di cui pochi giorni fa ha parlato al Secolo XIX Ferdinando Garrè, numero uno dei cantieri San Giorgio del Porto, e che prevede lo spostamento delle Riparazioni navali sulla nuova diga foranea

Info Wildcard

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

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

alla logistica, con una funzione di back up ferroviario per le attività collocate sulla diga: infatti, secondo il progetto, ulteriori 165 mila mq sulla diga potrebbero essere ricavati ampliando sia la parte dedicata ai ro-ro sulla diga, sia la banchina di terra, che nel progetto si vede interamente rettificata da Calata Olii Minerali (anche questo traffico, in ipotesi, potrebbe essere trasferito sulla penisola portuale) a Ponte Etiopia: in quel caso, si libererebbero ulteriori aree per i container, con la possibilità di destinare Calata Sanità all'attività crocieristica e dei traghetti. Infine, lo specchio acqueo che si verrebbe a creare a Levante consentirebbe la creazione di una penisola delle Riparazioni navali (41 mila mq) collegata al Pontile ex Superbacino, con la possibilità di trasferirvi le aree industriali delle Calate Boccardo e Gadda, che così liberate potrebbero entrare nell'area del Porto Antico, aprendosi alla città - e che potrebbe ospitare anche un bacino galleggiante. All'estremo Levante, ci sarebbe lo spazio per un raddoppio della Darsena, in linea con la vocazione nautica del nuovo Waterfront di Renzo Piano. In totale fanno 570 mila metri quadrati di aree in più, 2,9 chilometri di nuovi accosti, tutti tra l'altro fuori asse rispetto al cono aereo con le relative limitazioni. I volumi di riempimento calcolati sono 12,6 milioni di metri cubi (che sarebbero ricavabili per 8,3 dai materiali di risulta degli scavi della Gronda, e per 3,1 dalla demolizione integrale della vecchia diga). I costi stimati (e dettagliati nel progetto) ammontano complessivamente a 895 milioni di euro, contro gli 1,3 del progetto attuale. Cinque gli anni per l'esecuzione.

Confetra Liguria, Laghezza: "Caro carburanti, per l' autotrasporto italiano è emergenza nazionale"

08 Mar, 2022 L' allarme lanciato dal presidente di Confetra Liguria, Laghezza: 'Subito l' adeguamento automatico per le tariffe dell' autotrasporto italiano' - "Indispensabili immediate misure di emergenza per compensare il caro carburante e i costi derivanti dal congestionamento di autostrade e varchi". 'Il tempo è scaduto: per l' autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale'. I livelli di prezzo raggiunti dal gasolio sanciscono una vera emergenza . A lanciare un allarme senza se e senza ma è il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, che denuncia l' assoluta insostenibilità dei rincari nel prezzo del gasolio destinati a provocare una vera e propria moria di imprese e il blocco dei servizi. 'Se infatti già alla fine della settimana scorsa a far scattare l' allarme era stato - sottolinea Laghezza - Trasportounito invocando interventi immediati per poter far fronte a questa situazione, l' aggravarsi del conflitto in Ucraina e i conseguenti e ulteriori aumenti nel prezzo del carburante rendono questi interventi indifferibili'. Secondo il Presidente di Confetra Liguria, una possibile soluzione potrebbe consistere nell' introduzione del fuel surcharge, un meccanismo analogo a quello che si applica nel trasporto marittimo e che consente l' adeguamento automatico delle tariffe di trasporto ai prezzi del gasolio. E per Laghezza, con la stessa metodologia di intervento, deve essere introdotto al più presto un congestion surcharge, (anche questo una misura mutuabile dal settore marittimo), che consentirebbe al mondo dell' autotrasporto di far fronte alle situazioni di aggravio dei costi causate da tutte le condizioni di disagio, frutto ad esempio degli ingorghi autostradali o dalle code ai varchi portuali, che affliggono da tempo il settore sia in Liguria che nel resto d' Italia. Per il Presidente di Confetra Liguria è necessario parallelamente promuovere con forza il potenziamento del trasporto intermodale e in quest' ottica - sottolinea - va accolto favore con favore l' inserimento del finanziamento per la galleria di valico della Ferrovia Pontremolese nel 'Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci' approvato la scorsa settimana in commissione Trasporti alla Camera. 'Un passo importante verso una soluzione al problema della mobilità delle merci da e per i **porti** liguri, che, e non va dimenticato, dipende a stragrande maggioranza dal funzionamento dell' autotrasporto'. 'Nascondere la testa sotto la sabbia - prosegue Alessandro Laghezza - non serve a nulla perché il rischio più volte adombrato di una paralisi del sistema è oggi reale. E In questo momento di emergenza - conclude - auspichiamo che il mondo Confetra faccia quadrato e rimanga unito, perché è interesse di tutto il sistema logistico che l' autotrasporto continui a funzionare non solo per garantire la sopravvivenza di tante aziende che ne fanno parte, ma anche e specialmente per garantire il corretto funzionamento dell' intera catena logistica'.



Laghezza: 'Subito l'adeguamento automatico per le tariffe dell'autotrasporto italiano'

Per il Presidente di Confetra Liguria indispensabili immediate misure di emergenza per compensare il caro carburante e i costi derivanti dal congestionamento di autostrade e varchi

'Il tempo è scaduto: per l'autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale'. I livelli di prezzo raggiunti dal gasolio sanciscono una vera emergenza. A lanciare un allarme senza se e senza ma è il Presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, che denuncia l'assoluta insostenibilità dei rincari nel prezzo del gasolio destinati a provocare una vera e propria moria di imprese e il blocco dei servizi La Spezia, 8 marzo 2022 'Se infatti già alla fine della settimana scorsa a far scattare l'allarme era stato - sottolinea Laghezza - Trasportounito invocando interventi immediati per poter far fronte a questa situazione, l'aggravarsi del conflitto in Ucraina e i conseguenti e ulteriori aumenti nel prezzo del carburante rendono questi interventi indifferibili'. Secondo il Presidente di Confetra Liguria, una possibile soluzione potrebbe consistere nell'introduzione del fuel surcharge, un meccanismo analogo a quello che si applica nel trasporto marittimo e che consente l'adeguamento automatico delle tariffe di trasporto ai prezzi del gasolio. E per Laghezza, con la stessa metodologia di intervento, deve essere introdotto al più presto un congestion surcharge, (anche questo una misura mutuabile dal settore marittimo), che consentirebbe al mondo dell'autotrasporto di far fronte alle situazioni di aggravio dei costi causate da tutte le condizioni di disagio, frutto ad esempio degli ingorghi autostradali o dalle code ai varchi portuali, che affliggono da tempo il settore sia in Liguria che nel resto d'Italia. Per il Presidente di Confetra Liguria è necessario parallelamente promuovere con forza il potenziamento del trasporto intermodale e in quest'ottica - sottolinea - va accolto favore con favore l'inserimento del finanziamento per la galleria di valico della Ferrovia Pontremolese nel 'Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci' approvato la scorsa settimana in commissione Trasporti alla Camera. 'Un passo importante verso una soluzione al problema della mobilità delle merci da e per i porti liguri, che, e non va dimenticato, dipende a stragrande maggioranza dal funzionamento dell'autotrasporto'. 'Nascondere la testa sotto la sabbia - prosegue Alessandro Laghezza - non serve a nulla perché il rischio più volte adombrato di una paralisi del sistema è oggi reale. E In questo momento di emergenza - conclude - auspichiamo che il mondo Confetra faccia quadrato e rimanga unito, perché è interesse di tutto il sistema logistico che l'autotrasporto continui a funzionare non solo per garantire la sopravvivenza di tante aziende che ne fanno parte, ma anche e specialmente per garantire il corretto funzionamento dell'intera catena logistica'.



Informazioni Marittime

La Spezia

Confetra Liguria chiede fuel e congestion surcharge per salvare l' autotrasporto

Mutuandolo dal trasporto marittimo, l' adeguamento delle tariffe ai costi del gasolio e delle congestioni potrebbe aiutare, secondo Alessandro Laghezza

«Il tempo è scaduto: per l' autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale». Lo afferma il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, sottolineando come i livelli di prezzo raggiunti dal gasolio siano una vera emergenza, destinati a provocare una moria di imprese e il blocco dei servizi. Trasportounited ha calcolato che già attualmente sarebbero ferme almeno 25 mila le imprese e 90 mila i mezzi . Anche Unatras ha detto che il recente fondo da 84 milioni di euro approvato dal governo, che serve a calmierare inflazione e rialzo dei prezzi dell' energia, è legato a una situazione precedente la guerra in Ucraina e quindi non più sufficiente . «L' aggravarsi del conflitto in Ucraina e i conseguenti e ulteriori aumenti nel prezzo del carburante rendono questi interventi indifferibili», secondo Laghezza. Come già si fa nel trasporto marittimo, una possibile soluzione potrebbe consistere nell' introduzione del fuel surcharge , che consente l' adeguamento automatico delle tariffe di trasporto ai prezzi del gasolio. Allo stesso modo, dovrebbe essere introdotto un congestion surcharge , anche questa misura mutuabile dal settore marittimo, che consentirebbe al mondo dell' autotrasporto di fronteggiare l' aumento dei costi dovuti, oltre al caro gasolio, anche agli ingorghi autostradali o fuori i varchi portuali. Infine, il potenziamento del trasporto intermodale. Una buona notizia è il finanziamento per la galleria di valico della ferrovia Pontremolese nel 'Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci', approvato la scorsa settimana in commissione Trasporti alla Camera. «Un passo importante verso una soluzione al problema della mobilità delle merci da e per i porti liguri, che, e non va dimenticato, dipende a stragrande maggioranza dal funzionamento dell' autotrasporto», secondo Laghezza. «Nascondere la testa sotto la sabbia - conclude non serve a nulla perché il rischio più volte adombrato di una paralisi del sistema è oggi reale. E In questo momento di emergenza auspichiamo che il mondo Confetra faccia quadrato e rimanga unito, perché è interesse di tutto il sistema logistico che l' autotrasporto continui a funzionare non solo per garantire la sopravvivenza di tante aziende che ne fanno parte, ma anche e specialmente per garantire il corretto funzionamento dell' intera catena logistica».



Tre giorni di YARE 2022

VIAREGGIO - Una edizione che vedrà coinvolto l'intero distretto nautico dedicato ai superyacht partendo da Livorno fino a La Spezia con un ricco programma di appuntamenti: forum, workshop e incontri business. Un evento diffuso anche sul territorio della Versilia e, in particolare a Viareggio, centro di uno dei principali distretti nautici al mondo. È in programma da mercoledì prossimo 16 fino al 18 marzo, con una preview martedì 15 marzo dedicata ai comandanti, la dodicesima edizione di YARE (Yachting Aftersales and Refit Experience), l'appuntamento internazionale tra i comandanti e la yachting industry, organizzato da NAVIGO, tra i principali centri servizi in Europa per l'innovazione e lo sviluppo della nautica. L'edizione 2022 di YARE presenta un quadro sull'industria che parla di Mediterraneo e allo stesso tempo di Nord Europa, di soggetti che operano a livello globale nel segmento superyacht e che hanno le loro centrali operative e strategiche in queste aree. YARE avrà inizio con la preview e l'arrivo dei comandanti martedì 15 marzo, mentre la giornata clou sarà quella di mercoledì 16 marzo con The Superyacht Forum Live (Captains Edition) - organizzato dal media partner internazionale The Superyacht Group. La dodicesima edizione, in presenza al 100%, ospita aziende che rappresentano l'eccellenza della cantieristica italiana ed internazionale: dai cantieri Sanlorenzo, Overmarine, Rossinavi, Tankoa Yachts, Adriatic42, per arrivare a Lürssen e Astilleros de Mallorca, solo per citarne alcuni. Lo stesso panorama versatile si trova sul lato marine presenti, a partire da Marina Port Vell di Barcellona, per passare a Porto Montenegro e arrivare a West Instambul Marina, il la rete Marine della Toscana passando dalle più prestigiose marine italiane e Assonautica Sassari. Con il refit come focus della manifestazione, non mancano naturalmente imprese che si occupano delle strutture degli yacht come Jotun e Boero, List, Metrica, Oldenburger; eccellenze della tecnologia come Vulkan, Desmi, MTU-Rolls Royce Solutions e molti altri ancora. Tra i comandanti presenti - di cui più della metà esteri con prevalenza di nazionalità greca, turca, francese inglese, ucraina, spagnola - quello dello yacht Prince Abdulaziz (147 mt.) e altri cento professionisti al timone di yacht tra i 30 e i 60 mt. Sono 33 i cantieri navali rappresentati dai comandanti e grandi barche in prevalenza private con una presenza di charter yacht. YARE è sponsorizzato da Lürssen, Confindustria Nautica, Jotun, Camera di Commercio Lucca e Lucca Promos con il progetto The Lands of Giacomo Puccini, RINA e da un nutrito gruppo di imprese internazionali. Sponsor tecnici: Marinepool, Marco Polo Sports Center. È supportato dal Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana e gode del patrocinio di SYBAss, PYA, Confindustria Nautica, Italian Yachtmasters, Associazione marittimi argentario, Federagenti, Water revolution Foundation e dei comuni di Viareggio, Pietrasanta, Forte dei Marmi e Camaiore. Media partner internazionale: The Superyacht Group. Mediapartner: Yachting



La Gazzetta Marittima

La Spezia

Pages, The World of Yachts, Superyachtdigest.

Confetra Liguria: "Adeguare subito le tariffe dell' autotrasporto"

Il tempo è scaduto: per l'autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale. I livelli di prezzo raggiunti dal gasolio sanciscono una vera emergenza. A lanciare l'allarme è il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza

'Il tempo è scaduto: per l' autotrasporto italiano è ormai emergenza nazionale'. I livelli di prezzo raggiunti dal gasolio sanciscono una vera emergenza. A lanciare l' allarme è il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, che denuncia l' assoluta insostenibilità dei rincari nel prezzo del gasolio destinati a provocare una vera e propria moria di imprese e il blocco dei servizi: 'Se infatti già alla fine della settimana scorsa a far scattare l' allarme era stato - sottolinea Laghezza - Trasportounito invocando interventi immediati per poter far fronte a questa situazione, l' aggravarsi del conflitto in Ucraina e i conseguenti e ulteriori aumenti nel prezzo del carburante rendono questi interventi indifferibili'. Secondo il Presidente di Confetra Liguria, una possibile soluzione potrebbe consistere nell' introduzione del fuel surcharge, un meccanismo analogo a quello che si applica nel trasporto marittimo e che consente l' adeguamento automatico delle tariffe di trasporto ai prezzi del gasolio. E per Laghezza, con la stessa metodologia di intervento, deve essere introdotto al più presto un congestion surcharge, (anche questo una misura mutuabile dal settore marittimo), che consentirebbe al mondo dell' autotrasporto di far fronte alle situazioni di aggravio dei costi causate da tutte le condizioni di disagio, frutto ad esempio degli ingorghi autostradali o dalle code ai varchi portuali, che affliggono da tempo il settore sia in Liguria che nel resto d' Italia. Per Laghezza è necessario parallelamente promuovere con forza il potenziamento del trasporto intermodale e in quest' ottica - sottolinea -- va accolto favore con favore l' inserimento del finanziamento per la galleria di valico della Ferrovia Pontremolese nel Documento strategico della Mobilità ferroviaria di passeggeri e merci approvato la scorsa settimana in commissione Trasporti alla Camera: 'Un passo importante verso una soluzione al problema della mobilità delle merci da e per i **porti** liguri, che, e non va dimenticato, dipende a stragrande maggioranza dal funzionamento dell' autotrasporto. Nascondere la testa sotto la sabbia non serve a nulla perché il rischio più volte adombrato di una paralisi del sistema è oggi reale. E In questo momento di emergenza auspichiamo che il mondo Confetra faccia quadrato e rimanga unito, perché è interesse di tutto il sistema logistico che l' autotrasporto continui a funzionare non solo per garantire la sopravvivenza di tante aziende che ne fanno parte, ma anche e specialmente per garantire il corretto funzionamento dell' intera catena logistica'.

The screenshot shows the article's title and a snippet of the text. At the bottom, there is a cookie consent banner with the following text:

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

Comunicato stampa: Il Sindaco di Cervia ha incontrato il Capitano di Vascello (C.P.) Francesco Cimmino nuovo Direttore Marittimo di Ravenna.

(AGENPARL) - mar 08 marzo 2022 Il Sindaco di Cervia ha incontrato il Capitano di Vascello (C.P.) Francesco Cimmino nuovo Direttore Marittimo di Ravenna Il Sindaco di Cervia Massimo Medri ha incontrato il Capitano di Vascello (C.P.) Francesco Cimmino nuovo Direttore Marittimo e Capo del Compartimento Marittimo di Ravenna. All' incontro era presente anche il Luogotenente Giuseppe Morciano, Comandante dell' Ufficio Locale Marittimo di Cervia. Il passaggio di consegne tra il precedente Comandante Capitano di Vascello Giuseppe Sciarrone e il Capitano di Vascello Francesco Cimmino è avvenuto nel febbraio scorso. Il nuovo comandante, Francesco Cimmino, è originario della provincia di Napoli. Dopo la laurea magistrale in Scienze economiche marittime all' Istituto Universitario Navale di Napoli, si è arruolato come Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di **Porto** nel 1991. Ha prestato servizio nelle Capitanerie di **Porto** di Castellamare di Stabia e Salerno e ricoperto incarichi di capo del Circondario Marittimo e comandante del **Porto** di Palinuro e successivamente di capo del Compartimento Marittimo e di comandante del **Porto** di Torre del Greco. Presso la Direzione marittima di Napoli, ha ricoperto l' incarico di Capo Reparto Tecnico Amministrativo. Ha lasciato il comando del **Porto** di **Savona** per l' incarico di Comandante del Compartimento Marittimo dell' Emilia Romagna e del **Porto** di Ravenna. Il Sindaco ha portato un caloroso benvenuto a nome di tutta la città al Comandante Cimmino, rinnovando la più sincera stima e fiducia e ringraziando per il lavoro encomiabile della Marina e della Guardia costiera per la salvezza delle vite in mare e per la tutela della legalità. Cervia, 8 marzo 2022 www.comunecervia.it.



A Ravenna si draga per il nuovo 'Port Hub'

RAVENNA - Sabato 5 marzo è iniziato l'approfondimento dei fondali previsto dalla prima fase del progetto 'Ravenna Port Hub'. La Società Italiana Dragaggi/DEME group a mezzo della grande draga 'TSHD Bonny River', che da alcuni giorni attendeva alla fonda in rada, ha iniziato le operazioni di dragaggio del canale di avvicinamento al **porto**. Il lavoro - comunica l'AdSP del presidente Rossi - consisterà nel dragare un grande canale sul fondo del mare largo 150 metri e lungo circa 6 Km alla profondità di 13,50 sotto al livello medio del mare. È previsto che venga rimosso circa 1 milione di metri cubi di sedimenti che verranno spostati in un sito identificato in mare aperto. Le operazioni, vista la grande potenza del mezzo, richiederanno complessivamente alcune settimane suddivise in due campagne di dragaggio consecutive. Nel corso dei lavori, si continuerà la consueta attività di monitoraggio delle condizioni ambientali per adeguare le modalità di dragaggio al fine di evitare effetti sull'ambiente. Verranno inoltre eseguiti ulteriori test sui sedimenti per verificare anche in corso d'opera la loro idoneità ad essere destinati a mare. L'operazione è potuta iniziare grazie allo sforzo di tutti gli Enti coinvolti: ARPAE, Capitaneria di **Porto di Ravenna**, Marina Militare, Regione e Comune che in tempi strettissimi e con l'impegno personale dei propri dipendenti, profuso ben oltre la dovuta diligenza, hanno emanato i provvedimenti ed i pareri di competenza.



LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI I QUADERNI ABBONAMENTI SFOGLIABILI EVENTI

Home > News > A Ravenna si draga per il nuovo "Port Hub"

Port Hub

A Ravenna si draga per il nuovo "Port Hub"

9 Marzo 2022

RAVENNA - Sabato 5 marzo è iniziato l'approfondimento dei fondali previsto dalla prima fase del progetto "Ravenna Port Hub".

La Società Italiana Dragaggi/DEME group a mezzo della grande draga "TSHD Bonny River", che da alcuni giorni attendeva alla fonda in rada, ha iniziato le operazioni di dragaggio del canale di avvicinamento al porto.

Il lavoro - comunica l'AdSP del presidente Rossi - consisterà nel dragare un grande canale sul fondo del mare largo 150 metri e lungo circa 6 Km alla profondità di 13,50 sotto al livello medio

Il sindaco di Cervia dà il benvenuto al capitano di vascello Cimmino

Il nuovo direttore marittimo e capo del compartimento marittimo di Ravenna ha recentemente sostituito il comandante Sciarrone

Il sindaco di Cervia Massimo Medri ha incontrato il Capitano di Vascello Francesco Cimmino, nuovo Direttore marittimo e Capo del compartimento marittimo di **Ravenna**. All'incontro era presente anche il luogotenente Giuseppe Morciano, Comandante dell'Ufficio locale marittimo di Cervia. Il passaggio di consegne tra il precedente Comandante Capitano di Vascello Giuseppe Sciarrone e il Capitano di Vascello Francesco Cimmino è avvenuto nel febbraio scorso. Il nuovo comandante, Francesco Cimmino, è originario della provincia di Napoli. Dopo la laurea magistrale in Scienze economiche marittime all'Istituto Universitario Navale di Napoli, si è arruolato come Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di **Porto** nel 1991. Ha prestato servizio nelle Capitanerie di **Porto** di Castellamare di Stabia e Salerno e ricoperto incarichi di capo del Circondario Marittimo e comandante del **Porto** di Palinuro e successivamente di capo del Compartimento Marittimo e di comandante del **Porto** di Torre del Greco. Presso la Direzione marittima di Napoli, ha ricoperto l'incarico di Capo Reparto Tecnico Amministrativo. Ha lasciato il comando del **Porto** di Savona per l'incarico di Comandante del Compartimento Marittimo dell'Emilia Romagna e del **Porto** di **Ravenna**. Il sindaco ha portato un caloroso benvenuto a nome di tutta la città al Comandante Cimmino, rinnovando la più sincera stima e fiducia e ringraziando per il lavoro encomiabile della Marina e della Guardia costiera per la salvezza delle vite in mare e per la tutela della legalità.



Cervia. Incontro tra il Sindaco e il nuovo Direttore Marittimo di Ravenna C.P. Francesco Cimmino

Luca Bolognesi

Presente anche il Luogotenente Giuseppe Morciano, Comandante dell' Ufficio Locale Marittimo di Cervia Il Sindaco di Cervia Massimo Medri ha incontrato il Capitano di Vascello (C.P.) Francesco Cimmino nuovo Direttore Marittimo e Capo del Compartimento Marittimo di **Ravenna**. All' incontro era presente anche il Luogotenente Giuseppe Morciano, Comandante dell' Ufficio Locale Marittimo di Cervia. Il passaggio di consegne tra il precedente Comandante Capitano di Vascello Giuseppe Sciarrone e il Capitano di Vascello Francesco Cimmino è avvenuto nel febbraio scorso. Il nuovo comandante, Francesco Cimmino, è originario della provincia di Napoli. Dopo la laurea magistrale in Scienze economiche marittime all' Istituto Universitario Navale di Napoli, si è arruolato come Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di **Porto** nel 1991. Ha prestato servizio nelle Capitanerie di **Porto** di Castellamare di Stabia e Salerno e ricoperto incarichi di capo del Circondario Marittimo e comandante del **Porto** di Palinuro e successivamente di capo del Compartimento Marittimo e di comandante del **Porto** di Torre del Greco. Presso la Direzione marittima di Napoli, ha ricoperto l' incarico di Capo Reparto Tecnico Amministrativo. Ha lasciato il comando del **Porto** di Savona per l' incarico di Comandante del Compartimento Marittimo dell' Emilia Romagna e del **Porto** di **Ravenna**. Il Sindaco ha portato un caloroso benvenuto a nome di tutta la città al Comandante Cimmino, rinnovando la più sincera stima e fiducia e ringraziando per il lavoro encomiabile della Marina e della Guardia costiera per la salvezza delle vite in mare e per la tutela della legalità.

Affari Italiani

Livorno

Porto di Livorno: accordo tra Affaritaliani.it e Lorenzini

Comunicazioni in merito all' articolo pubblicato dalla nostra testata nel 2019

In data 13 gennaio 2019, Affari Italiani pubblicava un articolo intitolato «Lo scontro commerciale e giudiziario attorno al Porto di Livorno». L' articolo in questione dava conto di una controversia tra due gruppi armatoriali e delle polemiche relative ad alcune scelte gestionali del comandante del Porto di Livorno, l' ammiraglio Giuseppe Tarzia . Tali scelte, definite nell' articolo "particolarmente pesanti", avevano suscitato un' interpellanza parlamentare al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti da parte di 33 deputati di Forza Italia. In particolare, nell' articolo, veniva riferito che tra i soggetti che avevano beneficiato delle "scelte forti" dell' ammiraglio Tarzia vi era anche il gruppo Lorenzini e che, due anni prima, Francesco Lorenzini aveva venduto un appartamento allo stesso ammiraglio. In data 13 febbraio 2019, i signori Francesco Lorenzini, in proprio e in qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione della Lorenzini & C s.r.l ., e Enio Lorenzini in qualità di Presidente del Consiglio di Amministrazione e legale rappresentate della medesima società, depositavano denuncia-querela nei confronti dell' autore di tale articolo e del direttore Angelo Maria Perrino. Al termine delle indagini, il Pubblico Ministero riteneva applicabile la scriminante del diritto di cronaca e di critica . Più nello specifico, affermava che fosse stato rispettato il requisito della verità, osservando che: (i) anche se la Lorenzini S.r.l. non avesse avuto un ruolo nel "conflitto" in senso stretto tra le società che si occupano di trasporto di persone e autovetture, comunque non vi era dubbio che le scelte gestionali dell' Ammiraglio Tarzia avessero inciso sul sistema portuale nel suo complesso, e dunque anche nel diverso settore in cui opera la Lorenzini S.r.l. (ii) in data 28 novembre 2016 - e dunque circa due anni prima della pubblicazione dell' articolo in questione - era stato stipulato il contratto di compravendita immobiliare tra l' Ammiraglio Tarzia e Francesco Lorenzini. Alla luce di tali osservazioni, il PM richiedeva l' archiviazione del procedimento. In data 22 luglio 2019, i querelanti si opponevano alla richiesta di archiviazione. Successivamente, il 22 gennaio 2021, il Giudice per le indagini preliminari disponeva l' imputazione coatta, rilevando tra l' altro che: «La lettura dell' articolo apparso su Affari Italiani suggerisce al lettore immediatamente e cioè secondo il senso comune che vi sia stato uno scambio semicorrottivo, amicizia contro vantaggi tra il comandante Tarzia e Lorenzini all' interno di un probabile scambio reciproco di favori. Infatti le notizie riportate nell' articolo non rispondono al criterio della verità. Viene fornita infatti una notizia in sé vera, la vendita di un appartamento di Livorno, accompagnata però da allusioni maligne e cioè il sospetto che l' appartamento sia stato venduto da Lorenzini sottocosto al comandante Tarzia e che quest' ultimo abbia restituito il favore adottando provvedimenti in favore dello stesso Lorenzini. Ma né l' una né



Affari Italiani

Livorno

l'altra di queste due circostanze insinuate dal giornalista e che costituiscono il cuore dell' articolo sono state minimamente provate. Al contrario sarebbe stato possibile verificare la corrispondenza o meno del prezzo di vendita al valore di mercato o indicare qualche provvedimento che concretamente sia stato adottato in favore di Lorenzini». Dopodiché, il direttore e le persone offese hanno raggiunto un accordo transattivo. Il direttore, rammaricandosi del fatto che i querelanti abbiano ritenuto di aver subito un' offesa dalla predetta pubblicazione che i querelanti così come il Giudice per le indagini preliminari presso il Tribunale di Milano hanno valutato offensiva, conferma che non era intenzione né sua né del giornale nel suo complesso ledere la reputazione dei querelanti insinuando l' esistenza di uno "scambio semicorruttivo" o "di favori" tra il Comandante Tarzia e la famiglia Lorenzini in quanto, così come affermato dal Giudice per le indagini preliminari, a differenza della Procura che aveva chiesto l' archiviazione, non vi era e non vi è alcuna evidenza del fatto che la Lorenzini abbia svolto un qualche ruolo in quello che è stato definito "scontro commerciale e giudiziario attorno al Porto di Livorno", né di eventuali favori che la Lorenzini & C possa aver ottenuto grazie a provvedimenti del Comandante Tarzia, nè, tantomeno, che l' appartamento sia stato venduto in ragione delle qualità personali dell' acquirente ovvero ad un prezzo che non fosse pienamente corrispondente a quello di mercato, né, soprattutto, che vi fossero relazioni di particolare familiarità tra la famiglia Lorenzini e l' Ammiraglio Tarzia.

City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Silvi, demanio marittimo: l'ufficio riparte con la collaborazione di Ettore Mantini

Redazione Cityrumors

Perdurando l'assenza per gravi motivi personali del geometra Luigi D'Amario, responsabile dell'Ufficio Demanio marittimo del Comune di Silvi, la giunta comunale ha conferito l'incarico di supporto tecnico all'ex funzionario regionale Ettore Mantini, da poco in quiescenza, che ha offerto la sua disponibilità a titolo gratuito. 'Dopo alcune settimane di ridotta attività dell'Ufficio Demanio, a causa dell'indisponibilità del titolare dell'Ufficio, Luigi D'Amario, al quale auguro di cuore di tornare presto tra noi - ha detto il sindaco Scordella - abbiamo colto al volo la generosa disponibilità di collaborazione gratuita offerta da Ettore Mantini, uno dei maggiori esperti in Abruzzo di questo settore dell'amministrazione pubblica in cui ha operato prima nella Capitaneria di Porto di Pescara e dal 2001 alla Regione Abruzzo, a seguito del trasferimento della competenza in materia dallo Stato alle Regioni. Considerando - ha evidenziato il sindaco Scordella che non era possibile fare alcuna assunzione di personale, neanche temporanea, la disponibilità a titolo gratuito dell'ex funzionario regionale, condizione richiesta dalla normativa vigente in materia, l'abbiamo accolta come la manna dal Cielo. Il geometra Mantini sarà affiancato da un giovane che lavora già negli uffici tecnici, che avrà modo di fare una preziosa esperienza. Adesso - ha concluso Scordella pensiamo con maggiore tranquillità agli appuntamenti immediati collegati con la stagione balneare 2022 e, in particolare, alla revisione del Piano demaniale marittimo comunale, del quale si stava già occupando Luigi D'Amario. Sono certo che Ettore Mantini, ben conosciuto da tutti gli operatori del settore che ne apprezzano le capacità, la professionalità e la grande disponibilità, sarà per il Comune un prezioso collaboratore e un punto di riferimento importante per gli operatori del settore'.



Caro gasolio, la marineria di Civitanova fa sentire la sua voce: «Siamo pronti a protestare a Roma»

CIVITANOVA - Una delegazione della marineria è pronta per andare a Roma, ad un incontro con il sottosegretario per chiedere risposte sul caro gasolio ed avere delle garanzie. Se non ci sarà l'ok per l'incontro o da questo verranno fuori risposte sommarie ed insoddisfacenti i pescatori, in massa, raggiungeranno la capitale, tra giovedì e venerdì, per far sentire la loro voce in maniera più forte. È questo quanto è emerso dall'assemblea che si è svolta ieri pomeriggio nella sala riunioni del mercato ittico civitanovese, voluta dal coordinatore nazionale degli armatori in stato di agitazione nonché assessore comunale con deleghe alla pesca e al commercio Francesco Caldaroni per concordare il da farsi insieme ai suoi colleghi armatori. Ne erano una quarantina quelli presenti alla riunione di ieri pomeriggio. Al momento è confermato lo sciopero di una settimana. Uno sciopero al quale hanno aderito tutte le Regioni, eccezione fatta per Sicilia e Sardegna. «Attualmente - ha spiegato Caldaroni - l'Italia è ferma ed un paio di ore fa ho sentito i siciliani che vorrebbero aderire allo sciopero e stiamo valutando. L'intenzione è quella di formare una delegazione composta da una novantina di pescatori per un incontro con il sottosegretario a Roma in programma per mercoledì. Se verrà concesso l'incontro sul tavolo metteremo i punti che più ci interessano - ha continuato Caldaroni -. Il caro gasolio e il motivo che ha fatto aumentare i prezzi. Inoltre, chiederemo di rivedere i giorni aggiuntivi di fermo pesca, chiederemo di tornare all'80%, come era prima, lo sgravio fiscale per ogni marittimo europeo imbarcato e, infine, di azzerare la tassazione cosiddetta Naspi. Se l'incontro va male, allora ci muoveremo in massa con una manifestazione a Roma». «Vogliamo entrare nelle agevolazioni, anche la nostra categoria vuole i ristori. Il gasolio - ha continuato Francesco Caldaroni - è a prezzi insostenibili. Fare rifornimento e andare al lavoro è impensabile in questo modo. Sono anni che veniamo tartassati dalle norme comunitarie». Nella prima mattinata di oggi i pescatori civitanovesi, capitanati da Caldaroni, si recheranno negli uffici della Capitaneria di **Porto** per consegnare i documenti (i ruolini di equipaggio, ndr), considerato lo stato di agitazione attuale. Al momento lo sciopero è di una settimana. Poi, dopo l'eventuale incontro a Roma, si deciderà se tornare in mare oppure no. «Solidarietà di Fratelli d'Italia alle marinerie d'Italia, che hanno iniziato oggi una protesta su tutto il territorio nazionale per chiedere al Governo Draghi misure urgenti contro il caro gasolio e a sostegno del comparto della pesca, già piegato dalla pandemia e ora alle prese con un rincaro insostenibile del carburante. Fratelli d'Italia è al fianco dei pescatori e presenterà un'interrogazione parlamentare per chiedere all'esecutivo di intervenire immediatamente e mettere in sicurezza un settore strategico dell'economia italiana», lo dichiara il presidente di Fdi, Giorgia Meloni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Musolino: "Carbone, già sbarcata la quota prevista per il 2022"

Il presidente dell' Adsp lo ha confermato nel corso della trasmissione "Non è l' Arena" in onda domenica su La7. Maurizio Iacomelli (Minosse): "A marzo 4 navi con il carico proveniente dalla Russia"

CIVITAVECCHIA - Non si è certo fermato il traffico di carbone in questi mesi, tutt' altro. Lo ha confermato anche il presidente dell' **Adsp** Pino Musolino che, intervistato dalla trasmissione su La 7 "Non è l' Arena" ha detto: "Nei primi tre mesi di quest' anno abbiamo di fatto saturato la quota di tonnellate di carbone previste per il 2022". Il servizio, dal titolo 'Carbone, ritorno al futuro' ha affrontato la questione energetica, mettendo a confronto le prospettive di decarbonizzazione - ricordando la data dell' addio al fossile del 2025 - con la crisi internazionale legata alla guerra in Ucraina. È della scorsa settimana il decreto varato dal Consiglio dei ministri con le norme per diversificare le fonti energetiche, riaprendo se necessario le centrali a carbone o comunque massimizzando l' impiego degli impianti già presenti sul territorio. Torvaldaliga nord compresa quindi. «Saremmo dovuti passare dai 5 milioni di tonnellate del 2019 - ha spiegato Musolino - ad una progressiva discesa, quest' anno a circa 1,7 poi un milione e fino alla chiusura nel 2025. Ed invece in questi primi due mesi abbiamo avuto questo risultato». La crisi internazionale? Sicuramente ha pesato e molto probabilmente inciderà nei prossimi mesi. Lo ha spiegato anche Maurizio Iacomelli , presidente di Minosse, società legata proprio alla movimentazione del carbone, confermando l' incremento del tonnellaggio ma motivandolo anche con la maggiore richiesta fisiologica di energia dei mesi invernali. Società che a fine anno era ad un passo dall' attivazione della solidarietà per i suoi dipendenti, arrivando alla fine allo slittamento di sei mesi del nuovo contratto con Enel. «Si sta registrando più di quanto preventivato - ha sottolineato - la richiesta c' è, le rinnovabili ancora non riescono a dare quell' apporto necessario. Ma già Enel, in realtà, nel 2019 aveva preventivato delle tonnellate che oggi sono superate: a marzo sono previste 4 navi, con il carbone che proviene dalla Russia. Già lo scorso anno abbiamo superato le aspettative, chiudendo il 2021 a 1 milione e 630 mila tonnellate. Una cosa è certa, Civitavecchia si conferma uno snodo importante». Quando a dicembre Minosse si è seduta al tavolo, Enel aveva già ipotizzato una movimentazione di 1,2 milioni di tonnellate di carbone nei primi sei mesi del 2022. Da qui lo slittamento di sei mesi della firma del contratto. A fine marzo si terrà un nuovo incontro tra le parti, per un punto della situazione in vista del secondo semestre. Enel aveva ipotizzato una discesa, che però potrebbe a questo punto essere messa in discussione. «Ad oggi navighiamo a vista - ha concluso Iacomelli - ma certo questo incremento non significa che la centrale sia operativa a pieno regime». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, comitato di gestione fa il punto sulle concessioni demaniali

La riunione tenuta ieri nella sede dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Alcune concessioni demaniali sono state ieri al centro della seduta del comitato di gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al presidente dell' AdSP e al segretario generale Paolo Rizzo, erano presenti il direttore marittimo del Lazio e Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia** Filippo Marini, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli, il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Emiliano Scotti, il componente designato da Città Metropolitana Roma Capitale, Pino Lotto. Il comitato di gestione ha deliberato all' unanimità la modifica della concessione demaniale in capo alla Stock Sinergy Civiterminal srl, per la gestione dei silos dell' olio nel **porto** di **Civitavecchia**, prevedendo, tra l' altro, lo svolgimento in modo diverso di parte dell' attività, con la raccolta degli olii esausti ed ulteriori investimenti sui silos. Il segretario generale ha illustrato nelle comunicazioni lo stato dei procedimenti relativi alla concessione demaniale del **porto** di Fiumicino per Italiana Petroli e Raffinerie di Roma, alla concessione di servizi di Port Utilities, nella parte concernente l' approvvigionamento dell' energia, e l' istanza di concessione demaniale di Civita Ittica. Il comitato tornerà a riunirsi, come di consueto, il giorno 21 con all' ordine del giorno nuovamente la prima nota di variazione al Bilancio di Previsione 2022, la cui discussione è stata rinviata nella seduta odierna per alcuni approfondimenti relativi alle possibilità offerte dalla norma (l' art. 199 comma 10-bis del DI 34/2020) circa l' utilizzo delle risorse provenienti dai ristori.



Parte da Civitavecchia l'export di animali vivi

CIVITAVECCHIA - 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. 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 già trasportato i primi 100 bovini per la Tunisia. 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 dell'AdSP 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.

LA GAZZETTA MARITTIMA

HOME CHI SIAMO CONTATTI I QUADERNI ABBONAMENTI SFOGLIABILI EVENTI

Home > News > **Parte da Civitavecchia l'export di animali vivi**

9 Marzo 2022

Parte da Civitavecchia l'export di animali vivi

CIVITAVECCHIA - 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.

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 già trasportato i primi 100 bovini per la Tunisia.

Il protocollo d'intesa ha previsto accordi preliminari con una struttura di Manziana per la sosta ed il ricovero di emergenza

La Regione Puglia a lavoro sul green con le AdSp

Diversificare gli approvvigionamenti e puntare sul Gnl

Redazione

BARI Nell'ultima seduta della Commissione bilancio e programmazione della Regione Puglia, presieduta da Fabiano Amati, si sono analizzate le possibilità tecniche localizzative di terminali di Gnl e impianti di rigassificazione nelle aree portuali esistenti nella costa del mar Ionio e Adriatico meridionale. La questione della diversificazione degli approvvigionamenti, non è solo legata a una possibilità di sviluppo economico fornita dalla transizione energetica, ma anche una conseguenza della dichiarazione del presidente Draghi alle Camere, sul conflitto Russia-Ucraina, che potrebbe portare a una maggiore autonomia energetica dell'Europa quale movente alla pace. Alla riunione hanno partecipato anche i presidenti delle due **AdSp** interessate, Ugo Patroni Griffi per i porti di Brindisi, Monopoli, Bari e Manfredonia e Sergio Prete per Taranto che hanno portato il loro contributo tecnico e lanciando un appello alla Regione affinché ogni risorsa possibile sia impiegata nell'ambito delle misure marebonus e ferrobonus regionali, in grado di ridurre il costo derivante dall'incremento dei prezzi degli idrocarburi per la logistica, ancora oggi fortemente legata al trasporto su gomma, e per l'intera economia pugliese. Si

è discusso, in particolar modo, del Gnl e anche, e soprattutto, dei carburanti carbon neutral, quali lo stesso bio Gnl, la bio ammonia, il metanolo e il syngas. Patroni Griffi ha ribadito che la crisi dei Balcani ha dimostrato quanto sia opportuno cercare di differenziare le fonti di approvvigionamento, considerato che per il 45% del fabbisogno energetico del Paese dipendiamo dalla Russia, mentre è ridotta al 2% la produzione interna. È quindi necessario il sostegno della produzione nazionale di biocarburanti attraverso l'economia circolare. Il presidente ha poi evidenziato come sia tornata in auge l'opportunità offerta dai rigassificatori, la cui presenza si attesta nel nord dell'Italia in un numero pari a tre impianti di diversa tipologia. A Ravenna è presente un impianto onshore e gli altri due di tipo offshore a Livorno e Rovigo, questi ultimi con caratteristiche di una piattaforma galleggiante. Un quarto modello sarebbero le navi rigassificatrici, che trasportano e rigassificano, ma che hanno bisogno solo di una condotta al largo. Sono molti i porti italiani che si sono candidati per ospitare questi impianti e garantiscono un buon livello occupazionale di manodopera locale. La Puglia potrebbe ospitare gli impianti offshore, dove il gas arriverebbe già liquido e verrebbe rigassificato e rimesso poi nel metanodotto. Pertanto, tutti i porti potrebbero essere candidati perché si tratterebbe di una condotta da collegare al metanodotto. Meno plausibili sarebbero invece gli impianti onshore che risultano essere sostenibili solo se prossimi al porto o alla tubatura dove è già avvenuta la rigassificazione del prodotto. Di una serie di opzioni di produzioni energetiche con attenzione alle rinnovabili e carburanti alternativi, ha parlato il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio Sergio Prete: Molti porti



Messaggero Marittimo

Bari

italiani sono interessati a dotarsi di Gnl e su questo si sta lavorando, perché esistono già navi alimentate con gas. A Taranto, altro discorso sarebbe per i rigassificatori, in virtù del fatto che il porto ha avuto già una proposta nel 2008, bocciata alla luce del nuovo impulso dato al porto. Il presidente Prete ha confermato che l'Autorità portuale è coinvolta da una strategia regionale della Puglia per l'impianto offshore eolico che metterà in rete un certo numero di megawatt per lo sviluppo di capacità produttiva da fonti rinnovabili. I progetti prevedono la realizzazione di una stazione di servizio utilizzando le condotte esistenti per poter rifornire i camion e i mezzi che lavorano all'interno del porto e piccole imbarcazioni. Sulla fornitura alle navi ancora il ragionamento è embrionale, ma si è propensi a creare impianti da fonti rinnovabili all'interno del porto.

Brindisi Report

Brindisi

Vasca di colmata: "Ok a progetto esecutivo, ora un commissario all'opera"

L'annuncio da parte del deputato Mauro D' Attis (Forza Italia): "Un'opera strategica del porto di Brindisi da 39 milioni di euro"

BRINDISI - "È arrivato l'ok alla progettazione esecutiva della cosiddetta 'vasca di colmata'". Lo annuncia il deputato Mauro D' Attis (Forza Italia) il quale rimarca che si tratta di "un'opera strategica del porto di Brindisi da 39 milioni di euro, finanziata dal fondo complementare del Pnrr del Governo Draghi". "Dopo l'avvenuta approvazione da parte della conferenza dei servizi di qualche giorno fa - spiega D' Attis - l'opera potrà essere presto appaltata con ricadute economiche rilevanti attuali e future. Si tratta di un pezzo importante del porto di Brindisi, sempre più proiettato a candidarsi su nuovi scenari post-carbone". "Sin dal mio insediamento - afferma ancora il deputato - ho sostenuto la validità di questo progetto e, contro chi a Brindisi lo osteggiava, ho supportato l'**Autorità** di **Sistema Portuale** locale affinché venisse inserito tra le opere finanziate dal Governo assieme al banchinamento e al recupero della colmata di Capobianco. Così è stato ed ora, dopo averlo chiesto al Ministro Giovannini, mi aspetto che sia nominato un commissario dell'opera: l'impegno ora verte sull'evitare ritardi di qualsiasi genere, burocratici e non".



Formazione per le Autorità portuali

BRINDISI - Scade il prossimo 15 marzo il termine 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. 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. 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.



Informatore Navale

Manfredonia

Il Direttore Marittimo Contrammiraglio Vincenzo Leone in visita alla Capitaneria di Porto di Manfredonia

Nella mattinata odierna, il Direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata ionica Contrammiraglio Vincenzo Leone ha visitato la Capitaneria di Porto di Manfredonia. Ad accogliere il Direttore Marittimo, il Comandante della Capitaneria di porto, Capitano di Fregata Giuseppe TURIANO

Manfredonia, 08 marzo 2022 - Il Contrammiraglio Leone ha quindi incontrato in assemblea (con l'adozione delle necessarie precauzioni anti-contagio da COVID-19) una rappresentanza del personale militare e civile in forza alla Capitaneria, esprimendo parole di vivo apprezzamento per la passione, l'impegno e la perseveranza che viene riposta nell'assolvimento degli incarichi istituzionali. Sempre nel corso del breve intervento il Direttore Marittimo ha sottolineato l'importanza del Compartimento Marittimo di **Manfredonia**, che quotidianamente opera in un contesto territoriale particolarmente delicato, garantendo il proprio personale supporto. Dopo il rituale scambio dei Crest e la firma sul Giornale storico della Capitaneria di **Porto**, il Direttore Marittimo ed il Comandante Turiano si sono recati presso la Municipio di **Manfredonia** dove hanno avuto un breve incontro con il Sindaco di **Manfredonia**, Ing. Gianni Rotice. Nel corso dell'incontro il Direttore Marittimo ha assicurato la piena disponibilità da parte dell'Autorità Marittima nella ricerca di soluzioni comuni aventi ad oggetto la tutela dell'ambiente e le attività connesse ai pubblici usi del mare e del **porto**. L'ammiraglio Leone ha anche avuto parole di vicinanza per il ceto peschereccio, che così come sta avvenendo in altre marinerie d'Italia, ha iniziato lo stato d'agitazione per protestare contro l'aumento dei prezzi e in particolare del gasolio. Le visite istituzionali sono proseguite nella Città di Foggia dove il Contrammiraglio Leone e il Comandante Turiano hanno incontrato le più alte cariche istituzionali e in particolare sua Eccellenza Dott. Carmine Esposito Prefetto di Foggia, il Procuratore Capo Dott. Ludovico VACCARO e il Questore di Foggia Dott. Paolo Sirna. Gli incontri sono stati prolifici ai fini di un bilancio delle attività svolte dalla Guardia Costiera negli ambiti di competenza e per parlare dei futuri obiettivi comuni da perseguire. Tutte le principali autorità della Provincia hanno formulato all'ammiraglio Leone i migliori auspici per l'importante incarico da poco assunto ringraziandolo per la reciproca e sinergica collaborazione istituzionale. #informatorenavale #informatorenavaledinapoli #annuariomarittimo #annuariomarittimoregionecampania.

The screenshot shows the website 'L'INFORMATORE NAVALE' with the following content:

- Header: GRIMALDI GROUP, 125 Autostrade del Mare e collegamenti marittimi
- Sub-header: PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE - A FINANCIAL SHIPPING NEWSPAPER
- Title: L'INFORMATORE NAVALE
- Text: FONDATA NEL 1994 - 31 MARZO
- Navigation: HOME - NUMERI PRECEDENTI - ARCHIVIO - CONTATTI
- Article Title: Il Direttore Marittimo Contrammiraglio Vincenzo Leone in visita alla Capitaneria di Porto di Manfredonia
- Image: A group of men in military uniforms, including the Contrammiraglio and the Captain, standing together.
- Text: Nella mattinata odierna, il Direttore Marittimo della Puglia e della Basilicata ionica Contrammiraglio Vincenzo Leone ha visitato la Capitaneria di Porto di Manfredonia. Al colloquio il Direttore Marittimo, il Comandante della Capitaneria di porto, Capitano di Fregata Giuseppe TURIANO.
- Text: Manfredonia, 08 marzo 2022 - Il Contrammiraglio Leone ha quindi incontrato in assemblea (con l'adozione delle necessarie precauzioni anti-contagio da COVID-19) una rappresentanza del personale militare e civile in forza alla Capitaneria, esprimendo parole di vivo apprezzamento per la passione, l'impegno e la perseveranza che viene riposta nell'assolvimento degli incarichi istituzionali. Sempre nel corso del breve intervento il Direttore Marittimo ha sottolineato l'importanza del Compartimento Marittimo di Manfredonia, che quotidianamente opera in un contesto territoriale particolarmente delicato, garantendo il proprio personale supporto. Dopo il rituale scambio dei Crest e la firma sul Giornale storico della Capitaneria di Porto, il Direttore Marittimo ed il Comandante Turiano si sono recati presso la Municipio di Manfredonia dove hanno avuto un breve incontro con il Sindaco di Manfredonia, Ing. Gianni Rotice.
- Text: The following error was recorded by the system: Error 404 - The page you are looking for does not exist.

Il Governo in cerca di una nave Fsrु per rimpiazzare il gas russo

Cingolani annuncia che entro l'estate sarà acquisito e installato un rigassificatore galleggiante mentre Giovannini ventila il rilancio del progetto Gioia Tauro

Fra gli effetti indiretti della guerra iniziata dalla Russia all'Ucraina è emersa come è noto l'esigenza di ridurre o meglio azzerare la dipendenza energetica europea dal paese aggressore, in primis per quel che riguarda il gas: le forniture via mare attraverso rigassificatori sono una delle vie principali per il Governo. L'Italia è infatti fra i principali acquirenti del russo, come ha ricordato ieri durante una trasmissione televisiva il Ministro per la Transizione Ecologica Roberto Cingolani: 'Dalla Russia importiamo ogni anno circa 29 miliardi di metri cubi di gas, poco più del 40% delle importazioni totali'. Il focus come detto è sulla modalità per ridurre o azzerare tali forniture e su tempi e costi che saranno necessari. 'Entro la primavera inoltrata - ha spiegato Cingolani - circa 15-16 mld mc saranno rimpiazzati da altri fornitori in altre zone del mondo. Ne rimane poco meno della metà. Su questo stiamo lavorando su impianti nuovi, rigassificazione, altri contratti di lungo termine, rinforzo delle nostre infrastrutture. Ragionevolmente 24-30 mesi dovrebbero consentirci di essere completamente indipendenti'. Il Ministro ha poi fatto il punto sulla situazione della rigassificazione in Italia, annunciando investimenti per ottimizzare la capacità esistente e per potenziarla: 'Abbiamo tre rigassificatori che lavorano a circa il 60% della loro capacità di esercizio per via del bilancio energetico globale: questi possono a breve essere portati a un'efficienza superiore, quindi produrre più gas. Dopodiché, già per metà di quest'anno installeremo un primo rigassificatore galleggiante. Questi oggetti hanno la fortuna di essere mobili, quindi li si mette in prossimità delle tubazioni e possono trasformare in mare il gas liquido. E poi costruiremo altre infrastrutture nei prossimi 12-24 mesi'. Cingolani non ha reso nota la località presso cui sarà collocato il nuovo rigassificatore, mentre l'agenzia Reuters ha riferito della richiesta che l'esecutivo avrebbe avanzato a Eni e Snam di collaborare alla logistica dell'operazione, compreso il reperimento di un'unità Fsrु (stoccaggio e rigassificazione galleggiante, come quella oggi operante a Livorno), indicativamente con una capacità di 5-6 miliardi mc/anno. Reperimento tutt'altro che facile, sia perché tali strutture richiedono tempi non brevissimi di realizzazione, sia perché quanto sta accadendo in Ucraina sarà un ulteriore volano per i prezzi. Nelle stesse ore, tornando alla collocazione, il collega di Cingolani, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini, in visita al porto di Gioia Tauro, interrogato sul tema non ha 'escluso che si riapra la partita' del progetto riguardante il porto calabrese (presentato da Lng Medgas nel 2005, autorizzato nel 2012 ma da allora rimasto al palo).



Ucraina: sbarcati a Olbia i profughi in fuga dalla guerra

Carovane sarde della solidarietà rientrata a casa dopo 5 giorni

(ANSA) - **OLBIA**, 08 MAR - Sono arrivate a **Olbia** le due carovane della solidarietà che hanno portato in Sardegna circa 160 profughi ucraini in fuga dalla guerra. Volontari ed esuli sono arrivati al **porto di Olbia** poco dopo le 8 a bordo della nave Grimaldi salpata ieri notte da Livorno. Una carovana, organizzata dall'Unione interparlamentare per l'amicizia tra Italia e Ucraina, guidata dal deputato e coordinatore sardo di Forza Italia, Ugo Cappellacci, e dal console onorario dell'Ucraina nell'Isola, Anthony Grande, dopo avere portato aiuti alle popolazioni sotto assedio, al confine fra Polonia e Ucraina ha preso a bordo una sessantina di bambini, fra cui tanti orfani dai 6 ai 12 anni, e venti donne che li accompagnano lontano dai bombardamenti. L'altra è stata organizzata dai volontari della rete Anas della Sardegna e guidata da Claudio Cugusi ha fatto arrivare in Ucraina un carico di medicinali e al rientro, con un viaggio flagellato da mille difficoltà, insieme con l'associazione Sos di Elmas ha portato in Italia circa 80 profughi: la maggior parte dopo avere fatto tappa a Lubiana sono andati in Puglia, gli altri, una ventina sono sbarcati nell'isola. Durante il viaggio per raggiungere Livorno la loro carovana è stata fermata da un guasto a uno dei mezzi su cui viaggiavano e il gruppo ha rischiato di non arrivare in tempo al **porto** per l'imbarco. Tutto è andato bene e ora volontari e profughi sono in Sardegna. "Dobbiamo ringraziare la compagnia Grimaldi che ci ha offerto viaggio in cabina e cena", dice Claudio Cugusi, stremato dalla traversata. "Non dimenticherò mai quello che ho visto. Vedere la disperazione negli occhi delle persone è qualcosa di veramente stravolgente, Persone come noi, che dall'oggi al domani sono costrette ad abbandonare tutto e si ritrovano con tutta la loro vita in un sacco". Gli ucraini in fuga da Odessa e Donetsk saranno ospitati in due strutture a Cagliari, una messa a disposizione dal Comune, l'altra dall'assessorato regionale del Lavoro tramite la Caritas. Altri troveranno una sistemazione in famiglia, a Cagliari e a Ossi, dove si ricongiungeranno con i loro cari che già vivono in Sardegna. (ANSA).



Guerra in Ucraina, profughi in fuga arrivati a Olbia

Sono arrivate a **Olbia** le due carovane della solidarietà che hanno portato in Sardegna circa 160 profughi ucraini in fuga dalla guerra. Volontari ed esuli sono arrivati al **porto** di **Olbia** poco dopo le 8 a bordo della nave Grimaldi salpata ieri notte da Livorno. Una carovana, organizzata dall'Unione interparlamentare per l'amicizia tra Italia e Ucraina, guidata dal deputato e coordinatore sardo di Forza Italia, Ugo Cappellacci, e dal console onorario dell'Ucraina nell'Isola, Anthony Grande, dopo avere portato aiuti alle popolazioni sotto assedio, al confine fra Polonia e Ucraina ha preso a bordo una sessantina di bambini, fra cui tanti orfani dai 6 ai 12 anni, e venti donne che li accompagnano lontano dai bombardamenti. L'altra è stata organizzata dai volontari della rete Anas della Sardegna e guidata da Claudio Cugusi ha fatto arrivare in Ucraina un carico di medicinali e al rientro, con un viaggio flagellato da mille difficoltà, insieme con l'associazione Sos di Elmas ha portato in Italia circa 80 profughi: la maggior parte dopo avere fatto tappa a Lubiana sono andati in Puglia, gli altri, una ventina sono sbarcati nell'isola. Durante il viaggio per raggiungere Livorno la loro carovana è stata fermata da un guasto a uno dei mezzi su cui viaggiavano e il gruppo ha rischiato di non arrivare in tempo al **porto** per l'imbarco. Tutto è andato bene e ora volontari e profughi sono in Sardegna. Gli ucraini in fuga da Odessa e Donetsk saranno ospitati in due strutture a Cagliari, una messa a disposizione dal Comune, l'altra dall'assessorato regionale del Lavoro tramite la Caritas. Altri troveranno una sistemazione in famiglia, a Cagliari e a Ossi, dove si ricongiungeranno con i loro cari che già vivono in Sardegna.



Olbia

08 MARZO 2022 - 4 SEGNAPES - 0 2 MINUTI PER AP

Sono arrivate a **Olbia** le due carovane della solidarietà che hanno portato in Sardegna circa 160 **profughi ucraini** in fuga dalla guerra. Volontari ed esuli sono arrivati al porto di Olbia poco dopo le 8 a bordo della nave Grimaldi salpata ieri notte da Livorno. Una carovana, organizzata dall'Unione interparlamentare per l'amicizia tra Italia e Ucraina, guidata dal deputato e coordinatore sardo di Forza Italia, **Ugo Cappellacci**, e dal console onorario dell'Ucraina nell'Isola, **Anthony Grande**, dopo avere portato aiuti alle popolazioni sotto assedio, al confine fra Polonia e Ucraina ha preso a bordo una sessantina di bambini, fra cui

Stretto Web

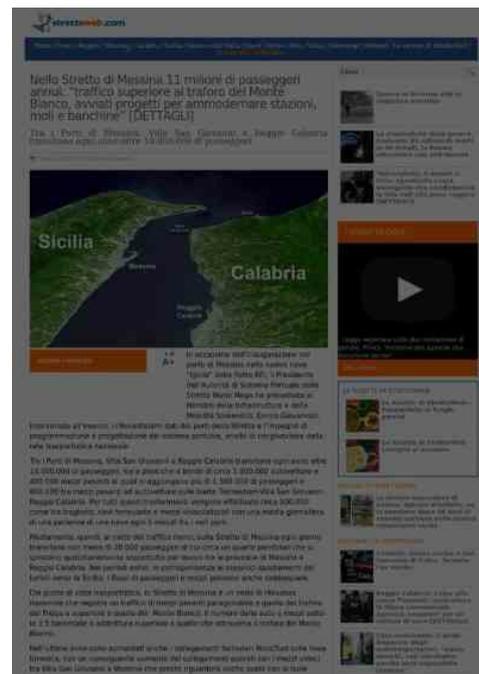
Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Nello Stretto di Messina 11 milioni di passeggeri annui: 'traffico superiore al traforo del Monte Bianco, avviati progetti per ammodernare stazioni, moli e banchine' [DETTAGLI]

Tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno oltre 10.000.000 di passeggeri

Ilaria Calabrò

In occasione dell'inaugurazione nel porto di Messina della nuova nave 'Iginia' della flotta RFI, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Mario Mega ha presentato al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, intervenuto all'evento, i rilevanti dati dei porti dello Stretto e l'impegno di programmazione e progettazione del sistema portuale, anello di congiunzione della rete trasportistica nazionale. Tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno oltre 10.000.000 di passeggeri, sia a piedi che a bordo di circa 1.800.000 autovetture e 400.000 mezzi pesanti ai quali si aggiungono più di 1.500.000 di passeggeri e 800.000 tra mezzi pesanti ed autovetture sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni-Reggio Calabria. Per tutti questi trasferimenti vengono effettuate circa 100.000 corse tra traghetti, navi ferroviarie e mezzi veloci/aliscafi con una media giornaliera di una partenza di una nave ogni 5 minuti fra i vari porti. Mediamente, quindi, al netto del traffico merci, sullo Stretto di Messina ogni giorno transitano non meno di 20.000 passeggeri di cui circa un quarto pendolari che si spostano quotidianamente soprattutto per lavoro tra le provincie di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti dei turisti verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono anche raddoppiare. Dal punto di vista trasportistico, lo Stretto di Messina è un nodo di rilevanza nazionale che registra un traffico di mezzi pesanti paragonabile a quello del traforo del Frejus e superiore a quello del Monte Bianco. Il numero delle auto e mezzi sotto le 3,5 tonnellate è addirittura superiore a quello che attraversa il traforo del Monte Bianco. Nell'ultimo anno sono aumentati anche i collegamenti ferroviari Nord/Sud sulla linea tirrenica, con un conseguente aumento dei collegamenti operati con i mezzi veloci tra Villa San Giovanni e Messina che presto riguarderà anche quelli con le Isole Eolie. Per questa ragione, grazie agli investimenti del MIMS, è stato possibile avviare un importante intervento di riqualificazione delle infrastrutture di accoglienza per i passeggeri nei porti di Villa San Giovanni e di Messina con particolare attenzione ai pendolari (soprattutto lavoratori ma anche studenti ed anziani che si spostano per motivi di salute) che sono un numero consistente. La sinergia che l'AdSP ha avviato con RFI ha consentito di sviluppare un masterplan unitario degli interventi che saranno realizzati sulle stazioni ferroviarie di competenza di RFI e sulle stazioni marittime di cui l'ente portuale è responsabile. Questo consentirà di mettere a disposizione infrastrutture ancora più integrate, in cui il passeggero potrà muoversi agevolmente ed in sicurezza rendendo concreto il concetto di interoperabilità tra ferrovia e mezzi navali, sia in termini infrastrutturali che dei servizi di trasporto. A Villa San Giovanni è prevista la costruzione



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

di nuovi scivoli per traghetti, ricavati ampliando l'esistente banchinamento, per consentire l'ormeggio in contemporanea di due navi traghetto (invece dell'unico ormeggio oggi esistente) e di quattro ormeggi per i mezzi veloci (invece, anche in questo caso, dell'unico ormeggio attualmente operativo) con la possibilità di aumentare il numero delle corse e ridurre i tempi di attesa. Presso i nuovi banchinamenti è inoltre prevista la realizzazione di una stazione marittima in prossimità degli attracchi direttamente collegata con la stazione ferroviaria, dotata di passerelle coperte sino agli imbarchi e su un piano sfalsato rispetto a quello stradale dove si muovono auto e camion. Per questo intervento è già stato assegnato alla **AdSP** un finanziamento di 30 milioni di euro e sono in corso di assegnazione ulteriori 4 milioni di euro che si aggiungono alle risorse proprie dell'**AdSP**, per fare fronte al costo complessivo dell'intervento risultante dal Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, che l'ente è in procinto di affidare a RFI per le opere edilizie e ad un altro soggetto per le opere marittime. Si prevede di avviare entro il terzo trimestre del 2023 la gara per l'esecuzione delle opere che saranno completate entro il 2025. A Messina, invece, è stata programmata la riqualificazione di alcuni spazi portuali con la finalità di spostare tutti gli ormeggi dei mezzi veloci a ridosso della Stazione Ferrovia FS con l'utilità di poter attivare un'unica stazione marittima passeggeri integrata con la Stazione ferroviaria e quindi realizzando, anche in questo caso, una vera interoperabilità ferro-nave. In questo modo sarà anche possibile realizzare dei percorsi pedonali protetti dalla Stazione marittima alle banchine, evitando i disagi che attualmente i passeggeri devono subire per le attese all'imbarco. Per i mezzi veloci, che servono soprattutto il traffico dei pendolari dello Stretto oltre che per le Isole Eolie, saranno realizzati, presso la banchina Rizzo, due pennelli di accosto e si procederà all'adeguamento del lay-out dell'invasatura RFI, al momento utilizzata dalle navi traghetto. Verranno inoltre potenziati gli ormeggi dedicati ai traghetti raddoppiando gli scivoli e sistemando la viabilità di accesso in porto. Anche in questo caso la sinergia con RFI consentirà di rendere gli interventi dell'**AdSP** e quelli sulla stazione ferroviaria perfettamente integrati, migliorando anche l'accessibilità dalla città per i passeggeri a piedi e per quelli che giungono in porto in auto o utilizzando taxi e servizi pubblici. La spesa prevista per gli interventi di competenza dell'**AdSP**, pari a 5 milioni di euro, è già coperta da finanziamento del MIMS. Si prevede di avviare la gara di appalto entro il secondo trimestre del 2023 con l'ultimazione dei lavori fissata entro il primo trimestre del 2025. Con RFI attiveremo già nei prossimi mesi una fase transitoria che consentirà di anticipare parte delle migliorie organizzative già a partire dalla fine dell'anno in corso. Oltre a questi interventi sulle stazioni marittime l'**AdSP** è impegnata in altri importanti obiettivi programmati con finanziamenti già assegnati con il Fondo complementare, che consentiranno di supportare l'efficientamento e la transizione energetica nell'Area dello Stretto. Si tratta degli interventi di elettrificazione delle banchine di tutti i porti del Sistema Portuale e per la realizzazione di un deposito costiero di GNL a Messina per una spesa complessiva di circa 110 milioni di euro, di cui quasi la metà coperta da finanziamento pubblico. Per questi interventi sono già state avviate le

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

attività di progettazione, con la predisposizione degli studi di fattibilità, ed oggi l'Autorità è impegnata nell'avvio della redazione del PFTE per l'elettrificazione delle banchine e della gara per l'individuazione degli operatori privati che si faranno carico della realizzazione e della gestione del deposito di GNL. La gara per l'elettrificazione delle banchine partirà nel giugno prossimo e la conclusione dei lavori è prevista entro il primo trimestre del 2026. Per il deposito di GNL, invece, la procedura di gara sarà avviata entro marzo 2022 e la fine dei lavori è prevista sempre entro il primo trimestre del 2026. Diversi altri interventi sono in corso o in via di progettazione in tutti i Porti dello Stretto per migliorare sia l'accoglienza dei porti che i loro collegamenti con il sistema retroportuale, per creare le condizioni affinché l'attivazione delle Zone Economiche Speciali possa sostenere in maniera concreta e decisa lo sviluppo non solo della portualità e della logistica in questa area, ma anche del sistema imprenditoriale locale che sta subendo gli effetti prima della crisi economica degli scorsi anni e da ultimo della pandemia da COVID-19. La comunità portuale dello Stretto, con le sue imprese ed i suoi lavoratori, ha dimostrato una grande capacità di sacrificio durante le fasi difficili soprattutto del primo lockdown del 2020, assicurando al meglio il regolare funzionamento dei porti ed il traghettamento delle merci. Oggi è pronta a contribuire al rilancio dell'economia dei nostri territori per il quale però occorre grande attenzione e supporto da parte del Governo e delle Istituzioni regionali e locali.

Deputati FI non invitati a inaugurazione 'Iginia'

Siracusano: Giovannini non incontra associazioni pro Ponte

"Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, oggi a **Messina** per una serie di appuntamenti, non ha trovato il tempo per incontrare alcune associazioni, tra le quali Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno, che gli avrebbero voluto consegnare un documento in merito alla realizzazione del Ponte sullo Stretto. Parlare con gli esperti e i cittadini, veri protagonisti dei disagi quotidiani di un mancato collegamento veloce tra Sicilia e Calabria, sarebbe stato certamente un momento di confronto positivo e di arricchimento utile a valutare scelte strategiche per lo sviluppo del Sud. Peccato per questa occasione persa. Inoltre, con rammarico, segnaliamo che alla cerimonia di inaugurazione della 'Iginia', la nuova nave di Rete ferroviaria italiana, nel **porto** di **Messina**, i parlamentari di Forza Italia sono stati gli unici esclusi. Tutti gli altri rappresentanti dei movimenti politici hanno ricevuto formali inviti. Per gli azzurri, invece, deputati nazionali e regionali, neanche una mail. Dagli organizzatori una grave mancanza di rispetto e di considerazione nei confronti di un partito estremamente importante, tanto in città quanto in Regione. Un evidente abbaglio per il quale, magari, qualcuno dovrebbe chiedere scusa". Così Matilde Siracusano, deputata messinese di Forza Italia.



The screenshot shows the website interface for 'ilcittadinodimessina.it'. At the top, there are banners for 'SE TI BECCA LA Cucinotta!' and 'MESSINA FA DIFFERENZA ANCHE CON TE'. The main navigation bar includes 'Privato', 'Attualità', 'Cronaca', 'Politica', 'Cultura', 'Sport', 'Meteo', 'Spettacolo', and 'Brevi'. The article headline reads: 'Deputati FI non invitati a inaugurazione 'Iginia'' and 'Siracusano: Giovannini non incontra associazioni pro Ponte'. Below the headline is a photo of a woman speaking at a podium with a sign that says 'SALVIAMO MESSINA'. To the right of the photo is a text snippet that begins: 'Il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, oggi a Messina per una serie di appuntamenti, non ha trovato il tempo per incontrare alcune associazioni, tra le quali Rete civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno, che gli avrebbero voluto consegnare un documento in merito alla realizzazione del Ponte sullo Stretto. Parlare con gli esperti e i cittadini, veri protagonisti dei disagi quotidiani di un mancato collegamento veloce tra Sicilia e Calabria, sarebbe stato certamente un momento di confronto positivo e di arricchimento utile a valutare scelte strategiche per lo sviluppo del Sud. Peccato per questa occasione persa. Inoltre, con rammarico, segnaliamo che alla cerimonia di inaugurazione della 'Iginia', la nuova nave di Rete ferroviaria italiana, nel porto di Messina, i parlamentari di Forza Italia sono stati gli unici esclusi. Tutti gli altri rappresentanti dei movimenti politici hanno ricevuto formali inviti. Per gli azzurri, invece, deputati nazionali e regionali, neanche una mail. Dagli organizzatori una grave mancanza di rispetto e di considerazione nei confronti di un partito estremamente importante, tanto in città quanto in Regione. Un evidente abbaglio per il quale, magari, qualcuno dovrebbe chiedere scusa.' Così Matilde Siracusano, deputata messinese di Forza Italia.

Informatore Navale

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

TRASPORTI, M5S: MEZZI GREEN E SOSTENIBILI PER L'ATTRAVERSAMENTO DINAMICO DELLO STRETTO

'Con l'inaugurazione della nave ibrida Iginia avvenuta oggi a Messina, da parte del ministro dei Trasporti e mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, facciamo un importante passo avanti nel potenziamento dell'attraversamento dinamico dello Stretto che può contare su un investimento complessivo di oltre 500 milioni di euro dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), Fondo complementare e altri fondi nazionali che potenziano e migliorano l'interno sistema di trasporti da e per la Sicilia'. E' quanto si legge in una nota delle deputate e deputati del MoVimento 5 Stelle in commissione Trasporti. .

Roma, 7 mar. 'La nave, che è dotata di un propulsore green aggiungono -, fa parte della flotta Rfi che ha potuto contare su un investimento di 7 milioni di euro dal PNRR e che, grazie a un sistema di batterie ricaricabili tramite pannelli solari e grazie alla tecnologia che monta, può considerarsi a tutti gli effetti un mezzo ad alta sostenibilità ambientale a zero emissioni di anidride carbonica e gas serra'. 'La consegna della nave Iginia proseguono rappresenta un primo risultato concreto cui seguirà entro l'estate la messa in

esercizio dei locomotori dotati di batterie che consentiranno di velocizzare le manovre di carico e scarico dei treni intercity, oltre che di eliminare la trazione diesel inquinante. Con l'impiego di treni a batterie autonome saranno dimezzati i tempi di attraversamento da circa due ore a poco più di un'ora, senza dimenticare gli investimenti messi in campo per la riqualificazione delle stazioni ferroviarie di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, che ci permetteranno di migliorare l'attraversamento dello Stretto tra la Calabria e la Sicilia'. 'Inoltre affermano -, nel parere che le commissioni parlamentari hanno espresso al Documento Strategico sulla mobilità ferroviaria, è stata votata una specifica condizione che chiede al Ministero e Rfi di valutare l'utilizzo di navi di maggiore lunghezza e bidirezionali per velocizzare ulteriormente le operazioni di trasbordo ferroviario, consentendo di imbarcare treni di maggiore lunghezza, come le attuali Frecce o Italo. Con tutti questi interventi mettiamo in campo una serie di interventi che mirano al miglioramento delle condizioni di attraversamento dello Stretto, dopo anni e anni di chiacchiere. Nell'attesa del completamento dello studio di fattibilità sull'attraversamento stabile, vogliamo dimostrare che migliorare i servizi è già possibile nel breve-medio termine, invece di attendere promesse di cui i cittadini sono stufi, concludono. . . #informatorenavale #informatorenavaledinapoli #annuariomarittimo #annuariomarittimoregionecampania



Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Milazzo, al via il dragaggio dei fondali. Nella programmazione strategica locali turistici al Molo Marullo

Al via il dragaggio del porto di Milazzo. Un intervento che da 15 anni viene annunciato ma che la burocrazia ha sempre bloccato tra sovrapposizioni di leggi e ritardi. Gli interventi - controllati da Ispra ed Arpa - saranno realizzati dalla 'Dragaggio Milazzo s.r.l.', società del gruppo Calabrese vincitrice della gara d' appalto che si avvarrà del supporto dei pontoni della società 'Dragaggi' di Marghera. Negli ultimi giorni si sta operando la fase preparatoria con l' impresa 'Mare Pulito' . Gli interventi, che si concluderanno tra 12 mesi, consentiranno il livellamento dei fondali alla profondità di -10 metri nella zona di accesso al bacino portuale. I sedimenti verranno ridistribuiti all' interno dello stesso corpo idrico da cui provengono, senza ricorso a discarica, secondo quanto previsto dalla nuova normativa di settore, visto che la campagna di caratterizzazione ambientale conclusa nel 2018 ha appurato la bontà del materiale dragato. Nei giorni scorsi l' Amministrazione comunale ha espresso parere favorevole alle proposte da inserire nella Programmazione strategica di **sistema** nelle aree di interesse del porto di Milazzo, che di recente l' **Autorità** di **sistema** ha trasmesso a palazzo dell' Aquila dopo un confronto col sindaco. Nel

documento inviato a Messina e firmato dal sindaco Midili e dall' assessore ai Lavori pubblici, Romagnolo, si puntualizza tuttavia che tale parere 'si intende tassativamente subordinato alla condizione che vengano risolte le criticità esistenti sull' utilizzo di immobili e piazzali del Molo Marullo, attraverso la realizzazione di una nuova palazzina uffici, in modo da rilocalizzare alcune delle attività esistenti per fini istituzionali e, nel contempo, venga avviata di concerto col Comune una azione di riorganizzazione degli spazi finalizzati alla riconversione degli edifici storici nell' ambito dell' area da destinare ad interazione città-porto'. LOCALI TURISTICI AL MOLO MARULLO. 'Abbiamo dato il nostro nulla-osta alle attività propedeutiche all' avvio della redazione del Piano regolatore di **sistema** portuale - afferma il Sindaco - in quanto le proposte che il Comune di Milazzo ha rappresentato all' **Autorità** portuale sono state prese in considerazione. Iniziando da Molo Marullo l' obiettivo è liberare questa banchina, per restituirla alla fruizione dei cittadini, mentre attraverso la riorganizzazione degli edifici storici potremo utilizzare quegli immobili, per realizzare dei ritrovi turistici sul water front come avviene in diverse capitali europee. TRASFERIMENTO DEL TERMINAL. Altro punto riguarda lo spostamento del Terminali aliscafi, sicuramente inidoneo visto che il porto di Milazzo registra il transito di un milione di passeggeri all' anno ed è assurdo accoglierli nell' attuale struttura di via Luigi Rizzo. Dal 2011 si chiede all' **Autorità** portuale di investire le somme per rendere operativo il pontile Eolie e spostarvi anche l' attuale Terminal, anche in maniera provvisoria in attesa della riqualificazione dei Molini che a quel punto sarebbero sede idonea di questa



Oggi Milazzo

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

struttura. Abbiamo poi preso atto della volontà non solo di sbloccare i lavori della Banchina XX Luglio, ma anche di creare, in corrispondenza della stessa, un altro Terminal dedicato all' ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie. UN NUOVO COLLEGAMENTO TRA ASSE VARIO E PORTO. E poi c' è il passaggio importante della viabilità dove si è preso atto della disponibilità dell' **Autorità** di **sistema** è quello di realizzare un collegamento con gli assi stradali principali afferenti allo svincolo 'Milazzo' dell' autostrada Palermo-Messina'.

Primo Magazine

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

I dati del sistema portuale dello Stretto

8 marzo 2022 - In occasione dell' inaugurazione nel porto di Messina della nuova nave "Iginia" della flotta RFI, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto Mario Mega ha presentato al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, intervenuto all' evento, i relevantissimi dati dei porti dello Stretto e l' impegno di programmazione e progettazione del sistema portuale, anello di congiunzione della rete trasportistica nazionale. Tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno oltre 10.000.000 di passeggeri, sia a piedi che a bordo di circa 1.800.000 autovetture e 400.000 mezzi pesanti ai quali si aggiungono più di 1.500.000 di passeggeri e 800.000 tra mezzi pesanti ed autovetture sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni-Reggio Calabria. Per tutti questi trasferimenti vengono effettuate circa 100.000 corse tra traghetti, navi ferroviarie e mezzi veloci/aliscafi con una media giornaliera di una partenza di una nave ogni 5 minuti fra i vari porti. Mediamente, quindi, al netto del traffico merci, sullo Stretto di Messina ogni giorno transitano non meno di 20.000 passeggeri di cui circa un quarto pendolari che si spostano quotidianamente soprattutto per lavoro tra le province di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti dei turisti verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono anche raddoppiare. Dal punto di vista trasportistico, lo Stretto di Messina è un nodo di rilevanza nazionale che registra un traffico di mezzi pesanti paragonabile a quello del traforo del Frejus e superiore a quello del Monte Bianco. Il numero delle auto e mezzi sotto le 3,5 tonnellate è addirittura superiore a quello che attraversa il traforo del Monte Bianco. Nell' ultimo anno sono aumentati anche i collegamenti ferroviari Nord/Sud sulla linea tirrenica, con un conseguente aumento dei collegamenti operati con i mezzi veloci tra Villa San Giovanni e Messina che presto riguarderà anche quelli con le Isole Eolie.



Messina, una nuova nave green per lo Stretto

Presentata Iginia, risultato di un investimento economico di 57 milioni di euro (di cui sette dal Pnrr). Operativa a partire da oggi, servirà a trasportare treni, passeggeri e merci

redazione

MESSINA - Alla presenza del ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile Enrico Giovannini, accolto dal commissario straordinario della città Leonardo Santoro, dal vice presidente della Regione Siciliana Gaetano Armao, dal prefetto Cosima Di Stani, dal presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** Mario Paolo Mega, dall' amministratore delegato e dg di Rfi Vera Fiorani e dal direttore navigazione Rfi Giuseppe Marta, è stata inaugurata ieri nel porto di Messina, Iginia, la nuova nave di Rete ferroviaria italiana (Gruppo Fs italiane), che sarà operativa da oggi e offrirà servizi per il trasporto di treni, passeggeri e merci nello Stretto tra Messina e Villa San Giovanni. La nave Iginia, costruita dall' Associazione temporanea d' imprese composta dalla mandataria T. Mariotti Spa e dalla mandante Officine meccaniche navali e Fonderie San Giorgio del Porto Spa, è il risultato di un investimento economico di 57 milioni di euro, 7 dei quali finanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) per la tecnologia green. Il ministro Giovannini, nel corso del suo intervento, ha evidenziato l' impegno del Governo e di Rfi per 'assicurare e migliorare la continuità territoriale tra le due sponde dello Stretto, perseguendo un obiettivo

di transazione ecologica e una diminuzione delle emissioni'. Un' importante novità in attesa di una 'soluzione definitiva' MESSINA - Tra gli interventi occorre segnalare quello del commissario straordinario del Comune, Leonardo Santoro, che nel dare il benvenuto al ministro Enrico Giovannini, ha sottolineato come 'la nave inaugurata nel porto più antico del Mediterraneo, rappresenta un altro punto di legame della città di Messina con l' altra sponda dello Stretto'. 'Messina - ha aggiunto Santoro - nel solco della sua tradizione marinara, dispone di equipaggi attrezzati ed esperti che sapranno affrontare la navigazione con esperienza e competenza. Con l' inaugurazione di questa nave si potenzia il servizio di connessione tra le due sponde e quindi un' ulteriore ricucitura in termini di efficienza nella cesura dello Stretto, in attesa della soluzione definitiva'.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Stazioni e porti, i dati dell' Autorità Portuale. Progetti da 5 milioni a Messina e 30 a Villa

Previsti importanti lavori per i passeggeri a Messina e Villa San Giovanni. Poi elettrificazione banchine e deposito costiero di gnl

Redazione

In occasione dell' inaugurazione nel porto di Messina della nuova nave 'Iginia' della flotta Rfi, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto di Messina, Mario Mega, ha presentato al ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, intervenuto all' evento, i rilevanti dati dei porti dello Stretto e l' impegno di programmazione e progettazione del **sistema portuale**, anello di congiunzione della rete trasportistica nazionale. Tra i Porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria transitano ogni anno oltre 10 milioni di passeggeri, sia a piedi che a bordo di circa 1.800.000 autovetture e 400.000 mezzi pesanti ai quali si aggiungono più di 1.500.000 di passeggeri e 800.000 tra mezzi pesanti ed autovetture sulle tratte Tremestieri-Villa San Giovanni-Reggio Calabria. Per tutti questi trasferimenti vengono effettuate circa 100.000 corse tra traghetti, navi ferroviarie e mezzi veloci/aliscafi con una media giornaliera di una partenza di una nave ogni 5 minuti fra i vari porti. Mediamente, quindi, al netto del traffico merci, sullo Stretto di Messina ogni giorno transitano non meno di 20.000 passeggeri di cui circa un quarto pendolari che si spostano quotidianamente soprattutto per lavoro tra le provincie di Messina e Reggio Calabria. Nei periodi estivi, in corrispondenza ai massicci spostamenti dei turisti verso la Sicilia, i flussi di passeggeri e mezzi possono anche raddoppiare. Dal punto di vista trasportistico, lo Stretto di Messina è un nodo di rilevanza nazionale che registra un traffico di mezzi pesanti paragonabile a quello del traforo del Frejus e superiore a quello del Monte Bianco. Il numero delle auto e mezzi sotto le 3,5 tonnellate è addirittura superiore a quello che attraversa il traforo del Monte Bianco. Nell' ultimo anno sono aumentati anche i collegamenti ferroviari Nord/Sud sulla linea tirrenica, con un conseguente aumento dei collegamenti operati con i mezzi veloci tra Villa San Giovanni e Messina che presto riguarderà anche quelli con le Isole Eolie. Accoglienza passeggeri Per questa ragione, grazie agli investimenti del Ministero, è stato possibile avviare un importante intervento di riqualificazione delle infrastrutture di accoglienza per i passeggeri nei porti di Villa San Giovanni e di Messina con particolare attenzione ai pendolari (soprattutto lavoratori ma anche studenti ed anziani che si spostano per motivi di salute) che sono un numero consistente. La sinergia che l' Adsp ha avviato con Rfi ha consentito di sviluppare un masterplan unitario degli interventi che saranno realizzati sulle stazioni ferroviarie di competenza di Rfi e sulle stazioni marittime di cui l' ente **portuale** è responsabile. Questo consentirà di mettere a disposizione infrastrutture ancora più integrate, in cui il passeggero potrà muoversi agevolmente ed in sicurezza rendendo concreto il concetto di interoperabilità tra ferrovia e mezzi navali, sia in



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

termini infrastrutturali che dei servizi di trasporto. Villa San Giovanni A Villa San Giovanni è prevista la costruzione di nuovi scivoli per traghetti, ricavati ampliando l' esistente banchinamento, per consentire l' ormeggio in contemporanea di due navi traghetto (invece dell' unico ormeggio oggi esistente) e di quattro ormeggi per i mezzi veloci (invece, anche in questo caso, dell' unico ormeggio attualmente operativo) con la possibilità di aumentare il numero delle corse e ridurre i tempi di attesa. Presso i nuovi banchinamenti è inoltre prevista la realizzazione di una stazione marittima in prossimità degli attracchi direttamente collegata con la stazione ferroviaria, dotata di passerelle coperte sino agli imbarchi e su un piano sfalsato rispetto a quello stradale dove si muovono auto e camion. Per questo intervento è già stato assegnato alla AdSP un finanziamento di 30 milioni di euro e sono in corso di assegnazione ulteriori 4 milioni di euro che si aggiungono alle risorse proprie dell' AdSP, per fare fronte al costo complessivo dell' intervento risultante dal Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, che l' ente è in procinto di affidare a Rfi per le opere edilizie e ad un altro soggetto per le opere marittime. Si prevede di avviare entro il terzo trimestre del 2023 la gara per l' esecuzione delle opere che saranno completate entro il 2025. Messina A Messina, invece, è stata programmata la riqualificazione di alcuni spazi portuali con la finalità di spostare tutti gli ormeggi dei mezzi veloci a ridosso della Stazione Ferrovia FS con l' utilità di poter attivare un' unica stazione marittima passeggeri integrata con la Stazione ferroviaria e quindi realizzando, anche in questo caso, una vera interoperabilità ferro-nave. In questo modo sarà anche possibile realizzare dei percorsi pedonali protetti dalla Stazione marittima alle banchine, evitando i disagi che attualmente i passeggeri devono subire per le attese all' imbarco. Per i mezzi veloci, che servono soprattutto il traffico dei pendolari dello Stretto oltre che per le Isole Eolie, saranno realizzati, presso la banchina Rizzo, due pennelli di accosto e si procederà all' adeguamento del layout dell' invasatura Rfi, al momento utilizzata dalle navi traghetto. Verranno inoltre potenziati gli ormeggi dedicati ai traghetti raddoppiando gli scivoli e sistemando la viabilità di accesso in porto. Anche in questo caso la sinergia con Rfi consentirà di rendere gli interventi dell' AdSP e quelli sulla stazione ferroviaria perfettamente integrati, migliorando anche l' accessibilità dalla città per i passeggeri a piedi e per quelli che giungono in porto in auto o utilizzando taxi e servizi pubblici. Inizio lavori tra un anno e mezzo ma quest' anno interventi provvisori La spesa prevista per gli interventi di competenza dell' AdSP, pari a 5 milioni di euro, è già coperta da finanziamento del Ministero. Si prevede di avviare la gara di appalto entro il secondo trimestre del 2023 con l' ultimazione dei lavori fissata entro il primo trimestre del 2025. Con Rfi attiveremo già nei prossimi mesi una fase transitoria che consentirà di anticipare parte delle migliorie organizzative già a partire dalla fine dell' anno in corso. Elettificazione banchine e Deposito costiero di gnl Oltre a questi interventi sulle stazioni marittime l' AdSP è impegnata in altri importanti obiettivi programmati con finanziamenti già assegnati con il Fondo complementare, che consentiranno di supportare l' efficientamento e la transizione energetica nell' Area dello Stretto. Si tratta degli interventi di elettificazione delle banchine di tutti i porti del **Sistema Portuale**

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

e per la realizzazione di un deposito costiero di gnl a Messina per una spesa complessiva di circa 110 milioni di euro, di cui quasi la metà coperta da finanziamento pubblico. Per questi interventi sono già state avviate le attività di progettazione, con la predisposizione degli studi di fattibilità, ed oggi l' **Autorità** è impegnata nell' avvio della redazione del Pfte per l' elettrificazione delle banchine e della gara per l' individuazione degli operatori privati che si faranno carico della realizzazione e della gestione del deposito di gnl. La gara per l' elettrificazione delle banchine partirà nel giugno prossimo e la conclusione dei lavori è prevista entro il primo trimestre del 2026. Per il deposito di Gnl, invece, la procedura di gara sarà avviata entro marzo 2022 e la fine dei lavori è prevista sempre entro il primo trimestre del 2026. Zes Diversi altri interventi sono in corso o in via di progettazione in tutti i Porti dello Stretto per migliorare sia l' accoglienza dei porti che i loro collegamenti con il **sistema** retroportuale, per creare le condizioni affinché l' attivazione delle Zone Economiche Speciali possa sostenere in maniera concreta e decisa lo sviluppo non solo della portualità e della logistica in questa area, ma anche del **sistema** imprenditoriale locale che sta subendo gli effetti prima della crisi economica degli scorsi anni e da ultimo della pandemia da Covid. La comunità **portuale** dello Stretto, con le sue imprese ed i suoi lavoratori, ha dimostrato una grande capacità di sacrificio durante le fasi difficili soprattutto del primo confinamento del 2020, assicurando al meglio il regolare funzionamento dei porti ed il traghettamento delle merci. Oggi è pronta a contribuire al rilancio dell' economia dei nostri territori per il quale però occorre grande attenzione e supporto da parte del Governo e delle Istituzioni regionali e locali.

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Aliscafi Messina - Villa - Reggio. Raffa: "Servono interventi subito, non solo a lungo termine"

La deputata 5 Stelle interroga il ministro Giovannini

Redazione

"Le biglietterie per gli aliscafi a **Messina** e **Villa San Giovanni** sono costituite da gabbionetti prefabbricati che non forniscono all'utenza alcuna copertura e riparo, lasciandola così esposta agli agenti atmosferici (freddo e pioggia d'inverno, sole battente durante i mesi caldi)". La deputata 5 Stelle Angela Raffa interroga il ministro alle infrastrutture e alla mobilità, Enrico Giovannini, ricordando che "i progetti finanziati dal pnrr prevedono interventi importanti delle stazioni di collegamento intermodale di **Messina** Marittima e di **Villa San Giovanni** che si spera possano risolvere in maniera definitiva i problemi ma prevedono opere complessive di grande impatto che presumibilmente richiederanno tempi lunghi per l'avvio dei lavori e la loro realizzazione (con tutte le incertezze e gli imprevisti che sempre accompagnano i grandi progetti)". Attese senza riparo "Ho verificato di persona che sulla sponda messinese, all'apertura del servizio per la prima tratta mattutina - prosegue -, i cancelli per accedere alla zona biglietteria ed imbarco, dove sono ubicate due piccole e provvisorie strutture che fungono da sala di attesa, non aprono ad un orario prestabilito ma soltanto quando l'addetto alla sicurezza riceve l'avviso che dalla biglietteria sono pronti (il che, a volte, avviene anche solo pochi minuti prima dell'orario di partenza dell'aliscafo), costringendo così i viaggiatori ad attendere fuori dall'area, praticamente in mezzo alla strada o sul ristretto marciapiede adiacente l'ingresso e senza alcuna possibilità di riparo. Coloro che partono da **Villa S. Giovanni** sono invitati dagli addetti della stessa Blujet ad attendere in piedi ed in mezzo al corridoio del sottopassaggio ferroviario pedonale, poiché non esiste né una sala d'attesa né uno spazio dedicato a tale funzione. Per imbarcarsi sulle navi veloci non esiste una passerella coperta e di conseguenza durante le giornate di pioggia i viaggiatori con le mani già occupate da valigie e borse e impossibilitati spesso ad utilizzare l'ombrello sono costretti a bagnarsi per percorrere il tratto che li conduce a bordo". La Raffa chiede al ministro se conosca queste situazioni e "se siano allo studio delle soluzioni immediate per garantire un servizio dignitoso all'utenza e che rispetti quantomeno degli standard minimi di qualità, eventualmente anche avviando immediatamente i lavori per le sale d'attesa e rifacimento delle biglietterie o provvedendo con soluzioni provvisorie in attesa dell'avvio e dello svolgimento dei lavori".



Affari Italiani

Focus

Porti: Letta, 'guerra sta modificando bussola, con paura di impatto economico pesante'

Roma, 8 mar (Adnkronos) - Per il settore dei porti "questo è un momento di grandissime trasformazioni. Uscendo dal Covid si pensava di ripartire, una ripartenza con una logistica trasformata. Poi improvvisamente la guerra che sta modificando la bussola, il quadro, i dati e la paura che un impatto economico molto pesante segua questa drammatica situazione". Lo ha detto Enrico Letta nel corso del suo intervento alla Agorà 'Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana'.



The screenshot shows the website 'affaritaliani.it' with the tagline 'Il primo quotidiano digitale, dal 1996'. A search bar and social media icons are at the top. Below is a navigation menu with 'NOTIZIARIO' and a 'torna alla lista' link. The main content area features a date '8 marzo 2022 - 10:30' and a headline: 'Porti: Letta, 'guerra sta modificando bussola, con paura di impatto economico pesante''. The article text is a truncated version of the text provided on the left. At the bottom, there is an 'aiTV' logo and a video player thumbnail.

Ucraina, container delle imprese del Nord Italia bloccati o irreperibili

Le rotte commerciali verso l' Oriente pregiudicate dal conflitto in Ucraina. Il caso delle imprese bergamasche: container bloccati o scomparsi

Ucraina, container delle imprese del Nord Italia bloccati o irreperibili Guerra in Ucraina, si sta di fatto verificando un blocco per il commercio ed i trasporti verso Oriente, con danni che cominciano ad essere già quantificabili. Fa il punto sulla particolare situazione delle aziende di Bergamo l' Eco di Bergamo. Se l' export italiano verso Russia e Ucraina vale 8 miliardi di euro, 250 milioni riguardano la Bergamasca, che negli ultimi anni ha approfondito i suoi rapporti con l' Oriente in particolare nei settori dell' industria meccanica, del mobile e della moda. Gli spedizionieri bergamaschi stanno faticando a rintracciare i camion in viaggio, con molti carichi bloccati nei porti. Analoghe difficoltà per i trasporti aerei, su tutte le rotte asiatiche. Export Bergamo: il caso della Zaninoni Tra i vari casi riportati dal quotidiano orobico, quello della Zaninoni Ifa spa di Bagnatica, che ha attualmente decine di container destinati a San Pietroburgo bloccati al porto di Anversa e, viceversa, molti tir partiti dall' Ucraina di cui si sono perse le tracce. Anche da qui la richiesta che gli spedizionieri orobici associati ad Asco hanno fatto al Governo, per misure eccezionali necessarie anche a sostenere i costi ormai insostenibili del carburante.



Porti: Gariglio (Pd), dagli Stati generali proposte per lo sviluppo dell' Italia

(AGENPARL) - mar 08 marzo 2022 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico per approfondimenti consultare il nostro sito: www.deputatipd.it

Porti: Gariglio (Pd), dagli Stati generali proposte per lo sviluppo dell' Italia 'Il dibattito di oggi può essere definito una sorta di Stati generali del settore portuale; un comparto che rappresenta un volano per lo sviluppo del Paese, come ha affermato nella sua introduzione Enrico Letta, e che ha dato un contributo fondamentale per sostenere l' economia nazionale nel corso della pandemia': è quanto dichiara Davide Gariglio, capogruppo Pd in commissione Trasporti di Montecitorio sull' Agorà del Partito Democratico dal titolo 'Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana', che si è svolta nella giornata odierna, martedì 8 marzo. 'Hanno partecipato all' evento i rappresentanti di tutte le organizzazioni nazionali del cluster portuale. Sarà compito ora del Pd raccogliere queste istanze - conclude Gariglio - fare una sintesi politica ed elaborare una serie di proposte capaci di rispondere con efficacia alle problematiche emerse'. Roma, 8 marzo 2022.

The screenshot shows the AgenParl website interface. At the top, there is a navigation bar with the date 'martedì 08 marzo 2022' and a 'Sign in / join' link. The main header features the AgenParl logo, which consists of a stylized globe with the text 'Informazione parlamentare AgenParl'. Below the logo, there are navigation links for 'HOME', 'ITALIA', 'INTERNAZIONALI', 'EDITORIALI', 'ABBONATI', 'LOGIN', and 'AGENPARL'. A search bar is located on the right side of the header. The main content area displays the article title 'Porti: Gariglio (Pd), dagli Stati generali proposte per lo sviluppo dell'Italia' in a large font. Below the title, there is a byline 'di Redazione' and the date '8 marzo 2022'. A social media sharing icon is visible. At the bottom of the article preview, there is a call to action: 'per approfondimenti consultare il nostro sito: www.deputatipd.it'. On the right side of the page, there is a 'Search' button and a 'Ricevi le nostre notifiche!' button with a 'Clicca qui per ricevere le nostre notifiche!' link.

Ucraina: Lloyd's, rallentano carichi petrolio in porti russi

Sanzioni non colpiscono energia ma cautele operatori e armatori

(ANSA) - ROMA, 08 MAR - Rallentano i carichi di petrolio nei porti russi a seguito dell' invasione dell' Ucraina nonostante non sia stato decretato un bando formale all' import del greggio da parte dell' Occidente. Secondo quanto riferisce Lloyd's intelligence infatti la scorsa settimana i carichi sono diminuiti di 1,5 milioni di barili al giorno a seguito di una crescente cautela da parte di armatori, assicuratori, trader e compagnie petrolifere sugli effetti delle sanzioni, anche indiretti. Se infatti l' import di prodotti energetici (gas, petrolio e diesel) è ancora permesso, le sanzioni decretate dall' Occidente limitano o bloccano le operazioni finanziarie a corredo degli acquisti mentre i premi per assicurare imbarcazioni operanti nel Mar Nero, considerata zona di guerra, sono schizzati verso l' alto. In Gran Bretagna inoltre vige un blocco all' approdo di imbarcazioni, di qualsiasi tipo, con bandiera russa che si estende anche, con effetti ancora poco chiari, a quelle "collegate" a Mosca. Nel dubbio diversi operatori hanno impiegato navi con bandiere di paesi europee per trasportare prodotti petroliferi russi. (ANSA).

EDIZIONI | Mediterraneo | Europe-Or | NuovaEuropa | America Latina | Brasil | English | Podcast | ANSAcheck

Economia | [Fai la tua](#) | [Fai il video](#) | [ABBONATI](#)

PRINCIPALI: BORSA • INDUSTRY 4.0 • PROFESSIONI • REAL ESTATE • PMI • RISPARMIO & INVESTIMENTI • BUSINESSWIRE • EXPO DUBAI

ANSA.it - Economia - **Ucraina: Lloyd's, rallentano carichi petrolio in porti russi**

Ucraina: Lloyd's, rallentano carichi petrolio in porti russi

Sanzioni non colpiscono energia ma cautele operatori e armatori

Redazione ANSA
ROMA
08 marzo 2022
11:02
NEWS

Suggerisci
Facebook
Twitter
Altri

Stampa
Sei alla versione

di ANSA/DEA

CLICCA PER INGRANDIRE

(ANSA) - ROMA, 08 MAR - Rallentano i carichi di petrolio nei porti russi a seguito dell' invasione dell'Ucraina nonostante non sia stato decretato un bando formale all'import del greggio da parte dell'Occidente. Secondo quanto riferisce Lloyd's intelligence infatti la scorsa settimana i carichi sono diminuiti di 1,5 milioni di barili al giorno a seguito di una crescente cautela da parte di armatori, assicuratori, trader e compagnie petrolifere sugli effetti delle sanzioni, anche indiretti. Se infatti l'import di prodotti energetici (gas, petrolio e diesel) è ancora permesso, le sanzioni

Il Nautilus

Focus

Il Gruppo Grimaldi aderisce al progetto Nexigen di Barcellona

Roma . L' Authority Port of Barcellona ed il Gruppo Grimaldi, ultimamente, hanno firmato un accordo per collegare le navi di Trasmed GLE, compagnia del gruppo italiano, al sistema di alimentazione elettrica OPS che sarà installato al molo Sant Bertran di Barcellona. La fornitura di energia da terra (OPS, Onshore Power Supply) può svolgere un ruolo chiave nel miglioramento della qualità dell' aria locale e nella riduzione dell' inquinamento acustico nei porti, limitando allo stesso tempo i parametri del cambiamento climatico. L' accordo fa parte del progetto Nexigen, in esecuzione nel porto di Barcellona, e mira a elettrificare le banchine dell' area portuale per decarbonizzare l' attività portuale e migliorare la qualità dell' aria, con un investimento di 110 milioni di euro. L' obiettivo del Porto di Barcellona è quello di elettrificare entro il 2030 tutti gli approdi crocieristici, il molo Prat, i terminal dei traghetti del molo Sant Bertran e del molo Costa, eliminando 66.000 tonnellate di CO2 e 1.234 tonnellate di NOx dalle emissioni dell' attività portuale, riducendo del 38% NOx e CO2 emessi dalle navi durante l' attracco. Il prossimo aprile è prevista la messa in gara della 'fase zero' di Nexigen per il progetto pilota per l' elettrificazione del molo Sant

Bertran a Barcellona, dove operano le navi Trasmed GLE, con l' idea di poter collegare i primi traghetti alla fine del 2023 o all' inizio del 2024. A firmare l' accordo sono stati il presidente del Port di Barcelona, Damià Calvet, e il presidente del Gruppo Grimaldi, Emanuele Grimaldi. L' accordo formalizzato ha tre obiettivi principali: definire una roadmap che definisca il piano d' azione per l' attuazione del test pilota OPS al terminal, rispondendo all' interesse e all' impegno del Gruppo Grimaldi per la connessione delle navi; effettuare uno studio di compatibilità per garantire il collegamento tra la banchina e le navi, e definire una procedura operativa congiunta che fissi tutte le azioni di connessione/disconnessione insieme agli agenti coinvolti. Emanuele Grimaldi ha sottolineato che "l' accordo siglato con l' Autorità portuale di Barcellona è un ulteriore passo verso la decarbonizzazione dei trasporti marittimi che le nostre compagnie di navigazione stanno intraprendendo da tempo." "Il porto di Barcellona è impegnato nella decarbonizzazione dell' attività marittima, portuale e logistica. Per ottenere un trasporto marittimo climaticamente neutro, tuttavia, abbiamo bisogno della complicità dei nostri clienti e rivenditori e della firma di questo accordo, con il Gruppo Grimaldi, è un chiaro esempio di questa complicità e dell' impegno dell' intero settore, comprese le Compagnie di navigazione, per trasformare la qualità dell' aria che respiriamo", ha affermato il presidente Damià Calvet dopo la formalizzazione dell' accordo, ringraziando il Gruppo Grimaldi per il suo continuo impegno nei progetti in corso di sviluppo nel sito portuale per ridurre le emissioni. Il Gruppo Grimaldi è da sempre impegnato per la continua riduzione delle emissioni delle loro navi



Il Nautilus

Focus

e oggi conta nella sua flotta diverse navi con tecnologia 'Zero Emission in Port'. Lo scorso 02 marzo, la Compagnia ha preso in consegna la 'Eco Malta', sesta di dodici unità della classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Navi altamente tecnologiche, commissionate al Cantiere cinese Jinling di Nanjing, che grazie all'installazione a bordo di megabatterie al litio, dalla potenza totale di 5 MWh, non consentono l'emissione di sostanze nocive in atmosfera quando sono ormeggiate in banchina, confermando la propria leadership nel settore dei trasporti sostenibili. Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

MSC Crociere: incontro con Leonardo Massa-BMT

MSC Crociere: Conferenza stampa con ospite Leonardo Massa (Managing Director di MSC Crociere), che si terrà alla fiera BMT a Napoli (Quartiere fieristico della Mostra D' Oltremare -Viale Kennedy 54), il prossimo 18 marzo alle ore 12, presso il Padiglione 6 - Stand MSC Crociere (n. 6139). Durante l' evento sarà presentata l' offerta di MSC Crociere per la stagione estiva 2022 e le altre importanti iniziative organizzate dalla compagnia nei prossimi mesi che vedranno Napoli protagonista, con l' arrivo di MSC Seaview e di MSC Opera. L' occasione sarà utile anche per parlare del prossimo arrivo di MSC World Europa e MSC Seascape, che quest' anno entreranno a far parte della flotta MSC Crociere. I giornalisti che hanno piacere di partecipare sono invitati a inviare la conferma i dati richiesti a msc@communitygroup.it.

The screenshot shows the homepage of the 'Il Nautilus' website. At the top, there is a navigation bar with links for 'HOME', 'ARCHIVIO', 'COLLABORA', 'PUBBLICITÀ', 'REDAZIONE', and 'SITEMAP'. Below this is a large banner for 'PEYRANI BRINDISI' with the text 'IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY'. The main content area features a news article titled 'MSC Crociere: incontro con Leonardo Massa-BMT' dated 8 March 2022. The article includes social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. At the bottom of the page, there is a logo for 'MSC CROCIERE' and a banner for 'BMT Borsa Mediterranea del Turismo XXX EDIZIONE - NAPOLI' scheduled for 18 | 19 | 20 MARZO 2022.

Il Nautilus

Focus

MATTIOLI AL PD: OCCORRE UNA VISIONE DI SISTEMA E UNA GOVERNANCE EFFICIENTE

L' 8 marzo, Mario Mattioli, Presidente Confitarma, è intervenuto all' incontro di Agorà online del Partito democratico dal titolo 'Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana', e, dopo aver ringraziato il Segretario Enrico Letta e i parlamentari del PD per la vicinanza da sempre dimostrata all' industria della navigazione e del cluster marittimo nazionale, ha evidenziato la grave crisi in atto per il conflitto in Ucraina 'che ci vede tutti preoccupati, in primis per la sorte delle popolazioni civili a cui va il nostro pensiero e l' auspicio di un rapido cessate il fuoco'. 'Tale situazione influisce, ovviamente, anche sulla nostra economia che viene dal mare, in particolare, si sta manifestando una discriminazione commerciale della flotta italiana rispetto ad altre flotte europee in quanto l' Italia ha innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto - MARSEC 3 - mentre altre navi hanno mantenuto un livello di sicurezza MARSEC 2'. Per quanto riguarda il PNRR e il Fondo Complementare, l' auspicio dell' armamento è che 'non rimanga un sogno'. Infatti, secondo Mattioli, è molto importante il coinvolgimento di tutti gli operatori, a cominciare proprio dai processi di individuazione delle opere infrastrutturali portuali. Emblematico l' esempio dell' elettrificazione delle banchine per le quali il Fondo Complementare ha stanziato 700 mln ripartiti su circa 35 interventi in altrettanti porti delle AdSP. 'Se si vuole rendere veramente utilizzabile questa soluzione non basta disporre dei fondi per realizzare le infrastrutture, ma occorre individuare quali banchine, per quali tipologie di nave e in quali porti intervenire prioritariamente; agire sul costo dell' energia elettrica ancora troppo elevato rispetto a quella prodotta con i combustibili tradizionali e incentivare il refitting delle navi esistenti affinché possano allacciarsi alla rete di terra. Tutto questo non può avvenire senza una visione di sistema e senza un confronto con le associazioni di categoria e con le imprese di navigazione'. Altro fatto fondamentale, è una governance portuale e marittima efficiente: 'da tempo chiediamo un interlocutore unico per tutte le problematiche politiche e tecniche relative al trasporto marittimo di bandiera nazionale. 'L' Italia dovrebbe rifarsi al modello francese, che ha istituito prima un Segretariato e poi un Ministero per il mare con una visione sistemica per la pianificazione di un' economia blu sostenibile. Da tempo assistiamo ad una riduzione dell' organico di figure legate al mare ma, al contempo, possiamo contare su professionalità fondamentali all' interno del nostro Ministero di riferimento. Tenendo conto delle difficili situazioni che abbiamo affrontato in questi anni di pandemia, dovremmo ora impostare una buona pianificazione che, guidata da una governance consapevole, consentirà di affrontare le nuove crisi che già sono alle porte, a cominciare da quella energetica'. In quest' ottica, Confitarma auspica una rapida attuazione, all' interno del quadro giuridico nazionale, degli



Il Nautilus

Focus

impegni assunti dalle autorità italiane in linea con la Decisione della Commissione UE del giugno 2020 per l'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE e SEE. 'Tutelando il genuino interesse nazionale'. Inoltre, le imprese di trasporto marittimo (definiti servizi essenziali) hanno assicurato la continuità territoriale e l'approvvigionamento delle merci anche nei periodi più bui della pandemia, senza mai fermarsi. Da quasi due anni tali imprese attendono i ristori previsti dagli artt. 88 e 89 del DL 104/2020. Entrambi i decreti attuativi sono in attesa dell'autorizzazione comunitaria. Occorre quanto prima sbloccare i relativi iter. D'altro canto, il DL 59/2021 ha stanziato 500 milioni per la transizione green della flotta mercantile italiana e il decreto di attuazione ha previsto di suddividere le risorse in 'nuove navi green' e 'refitting'. Purtroppo, il provvedimento riguarda solo una parte della flotta. 'Confermare è necessario, al fine di assicurare i migliori risultati all'impegno del Paese nella transizione green, definire nuove risorse per l'intera flotta operata dalle imprese italiane'. La sfida del FIT for 55 Climate Package è molto importante e per questo 'chiediamo l'apertura di un tavolo interministeriale sui vari provvedimenti comunitari relativi alle misure per la riduzione delle emissioni e l'adozione di combustibili alternativi (EU - ETS - Emission Trading Scheme quote CO2 e FUELEU)'. Infine, il Presidente Mattioli ha rilevato l'inapplicabilità dell'incremento del contributo addizionale NASpl dello 0,5% ai contratti di arruolamento del personale marittimo che, oltre a presentare notevoli difficoltà applicative data la specificità del lavoro marittimo, determina effetti fortemente distorsivi sull'organizzazione del lavoro a bordo e sull'occupazione in quanto costringe le aziende ad aumentare la durata dei periodi di imbarco. Parimenti, la proposta di Direttiva del PE e del Consiglio relativa ai salari minimi, se non terrà conto delle peculiarità del lavoro marittimo, valorizzando adeguatamente la contrattazione collettiva, determinerà notevoli criticità per il settore che è regolato da norme specifiche, a livello sia internazionale che nazionale.

Il Nautilus

Focus

Project44: le principali linee di navigazione fermano le prenotazioni di carico da e per la Russia, con effetto immediato

-Molte compagnie di navigazione hanno sospeso tutte le prenotazioni cargo da e per la Russia -Diversi paesi hanno chiuso i loro porti a tutte le navi russe e imposto divieti nello spazio aereo -I dati di project44 mostrano un calo del 54% nei volumi delle navi vicino ai porti russi in seguito alle sanzioni globali -I dati di project44 mostrano un calo del 40,2% nei picchi di volumi TEU giornalieri in arrivo nei porti russi tra febbraio e il 2 marzo Dal 1° marzo, MSC e il suo partner dell' alleanza 2M Maersk hanno sospeso tutte le prenotazioni di cargo da e per la Russia, comprese tutte le aree di accesso vicino al Mar Baltico, al Mar Nero e anche all' Estremo Oriente russo. MSC ha annunciato che contatterà direttamente i suoi clienti, se necessario, per le spedizioni russe che sono già in transito. Figura 1 Numero di navi nelle vicinanze dei porti russi a seguito delle sanzioni globali I dati mostrano un brusco declino nel numero di vettori a 50 miglia nautiche dai porti russi tra il 1° febbraio e il 4 marzo. 'Poiché la stabilità e la sicurezza delle nostre operazioni sono già direttamente e indirettamente colpite dalle sanzioni, le nuove prenotazioni di Maersk per via oceanica, aerea e ferroviaria intercontinentale, da e per la Russia, saranno temporaneamente sospese, con l' eccezione di prodotti alimentari, forniture mediche e umanitarie (tranne gli articoli a duplice uso)", ha affermato la compagnia di container danese, Maersk, in un avviso ai clienti pubblicato il 1° marzo. Similmente, il gruppo marittimo francese CMA CGM, le linee di navigazione tedesche Hapag-Lloyd e Hamburg Süd, e alcuni altri vettori significativi, hanno deciso di fermare tutte le prenotazioni da e per la Russia. La cinese COSCO Shipping è la notevole eccezione a questa scelta che giunge poco dopo il fermo alle prenotazioni da e per Odessa a seguito dell' inizio del conflitto. Hamburg Süd ha rilasciato il seguente avviso: 'Per favore, aspettatevi ritardi significativi perché nazioni come i Paesi Bassi, il Belgio e la Germania stanno trattenendo le navi in rotta verso la Russia alla ricerca di merci soggette a restrizioni, soprattutto di prodotti a duplice uso. Le ispezioni dei carichi di esportazione e di trasbordo diretti in Russia sono legate all' implementazione delle procedure per conformarsi alle sanzioni e ai controlli sulle esportazioni recentemente imposti da diverse giurisdizioni'. Secondo i rapporti più recenti, i paesi dell' UE stanno anche considerando di imporre alle navi russe il divieto di entrare nei porti dell' Unione e di inasprire le restrizioni marittime dopo aver interdetto il proprio spazio aereo ai voli russi. Dati aggiuntivi di project44 Se le sanzioni sono in vigore da poco tempo, project44 ha monitorato a lungo diversi altri indicatori chiave del commercio russo. A seguito dell' inizio del conflitto il 24 febbraio, la capacità giornaliera totale TEU delle navi ha cominciato a diminuire; i volumi giornalieri totali di TEU infatti, pur fluttuando, il 9 febbraio avevano raggiunto il valore di 32.600 TEU, mentre in quest' ultimo periodo il picco massimo



Il Nautilus

Focus

raggiunto sono i 19.500 TEU il 2 marzo, segnando un calo del 40,2%. Uno dei fattori in gioco qui potrebbero essere le sanzioni internazionali che colpiscono il commercio in entrata verso la Russia. F igura 2 Capacità totale TEU delle navi in entrata nei porti russi Tra il 1° febbraio e il 3 marzo si nota un calo considerevole nei picchi di TEU raggiunti dalle navi in entrata nei porti russi. Project44 continua a monitorare la situazione e condividerà gli aggiornamenti non appena si verificheranno.

Fincantieri, pronta la «Prima» per le crociere Norwegian

La nave realizzata in 27 mesi: test ad aprile, varo ad agosto In arrivo altre cinque gemelle Mercato in ripresa, la Russia vale solo l' 1%: pesano guerra e rincaro dei carburanti

Mara Monti

PORTO MARGHERA Sarà consegnata il 29 luglio da Fincantieri la nave da crociera «Norwegian Prima» dell' operatore americano Norwegian Cruise Line per iniziare a navigare ad agosto sulle rotte del Nord Europa. Dopo il varo nel cantiere di Porto Marghera, ad aprile è atteso il test per il controllo di tutti gli impianti dell' imbarcazione. «Sarà una fase cruciale per testarne il funzionamento prima di avviare l' allestimento degli interni - ha spiegato Claudio Csilino, vice president e responsabile della divisione cruise di Fincantieri -. Per noi è come vedere crescere un figlio, è sempre un momento emozionante».

Accanto a lui il presidente e ceo di Norwegian Cruise Line, Harry Sommer che insieme al ceo della holding Frank Del Rio decisero nel 2017 di firmare la commessa con Fincantieri.

«Prima rappresenterà un nuovo capitolo - ha detto Sommer - è un prodotto innovativo e all' altezza delle richieste del mercato post-pandemia». Un' attenzione particolare è stata riservata agli spazi, il 35% in più rispetto alla flotta tradizionale. «Norwegian Prima», è la prima di sei navi che saranno consegnate tra il 2022 e il 2027 da Fincantieri, con un valore stimato di 800 milioni di euro ciascuna. Sono stati impiegati 27 mesi per la sua costruzione. Oggi il suo arrivo è un segnale di ripartenza dopo la crisi che ha messo a dura prova l' intero settore crocieristico: dai 30 milioni di passeggeri a livello mondiale del 2019, il crollo si è spinto fino a toccare i 6 milioni nel 2020 per iniziare una lenta risalita nel 2021.

Quest' anno doveva essere l' anno della ripresa, se non fosse scoppiata la crisi ucraina. «Difficile fare previsioni perché nessuno sa quanto durerà - ha spiegato Sommer nel corso di una conferenza stampa -. Abbiamo cancellato la destinazione di San Pietroburgo, ora stiamo lavorando per sostituirla con altre rotte come Svezia e Finlandia. I passeggeri russi non possono viaggiare in questa fase, ma è un mercato che vale l' 1% e al momento l' impatto è contenuto». Come tutto il settore, dall' inizio della guerra il titolo ha sofferto in Borsa per l' impatto dei carburanti e al Nasdaq è arretrato del 10,2 per cento.

La crisi in Ucraina arriva dopo un anno che doveva segnare la fine della pandemia, se non fosse intervenuta la variante Omicron che ha avuto come conseguenza cancellazioni dei viaggi programmati nel primo e nel secondo trimestre del 2022. «Ora la situazione è in netto recupero - ha spiegato Kevin Bubolz, managing director per l' Europa continentale -.

Nelle ultime settimane abbiamo assistito a un miglioramento della domanda e minori cancellazioni con



Il Sole 24 Ore

Focus

conseguente maggiori volumi di prenotazione a partire dalla seconda metà del 2022 e nel 2023». Per l'anno in corso, la Holding con i suoi tre brand Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises ha lanciato il piano Great Cruise Comeback e prevede di tornare ad una capacità dell' 85% nel primo trimestre del 2022 fino per rivedere i livelli pre-Covid nella prima metà dell' anno con 28 navi operative e tornare in utile nella seconda metà 2022.

Oltre a Norwegian Prima, in Europa saranno operative altre sette navi, due in Italia a Civitavecchia e Trieste per salire a 4 nell' estate 2023.

© RIPRODUZIONE RISERVATA www.ilsole24ore.com Le foto di Norwegian Prima.

CANTIERE

Il debutto di Marghera

Per Fincantieri «Norwegian Prima» è la prima nave del gruppo crocieristico ad uscire dal cantiere lagunare di Porto Marghera. Con circa 140mila tonnellate di stazza lorda, quasi 300 metri di lunghezza e una capacità di ospitare 3.300 passeggeri, la costruzione di Prima ha impiegato 27 mesi ed è già in lavorazione la seconda nave. Attorno al progetto lavorano 5000 dipendenti e 150 società in appalto. Alla riuscita della commessa hanno partecipato Cdp e di Sace, insieme ad altri soggetti dell' export credit.



Informare

Focus

ZIM sospende i propri servizi da e per l' Ucraina e la Russia

Le merci già in viaggio verso le due nazioni verranno scaricate nei porti di trasbordo

La compagnia di navigazione containerizzata israeliana ZIM ha annunciato la sospensione temporanea di tutti i propri servizi da e per l' Ucraina e la Russia e ha precisato che, sino a nuovo avviso, non accetterà nuove prenotazioni per spedizioni da e per le due nazioni. ZIM ha specificato che le spedizioni già in viaggio verso l' Ucraina e la Russia saranno scaricate nei porti di trasbordo sino a quando non verranno assunte ulteriori decisioni. Inoltre la compagnia israeliana ha reso noto che a tutte le merci attualmente presenti nel porto di Odessa non verranno addebitate spese per controstallie per la sosta dei container oltre il periodo di franchigia nel periodo dal 24 febbraio al 15 marzo. Infine ZIM ha comunicato per al momento continuano ad essere operati i servizi da e per il porto rumeno di Costanza.



The screenshot shows the InformaMARE website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and the InformaMARE logo. The main headline reads: "ZIM sospende i propri servizi da e per l'Ucraina e la Russia". Below the headline, there is a sub-headline: "Le merci già in viaggio verso le due nazioni verranno scaricate nei porti di trasbordo". The article text begins with: "La compagnia di navigazione containerizzata israeliana ZIM ha annunciato la sospensione temporanea di tutti i propri servizi da e per l'Ucraina e la Russia e ha precisato che, sino a nuovo avviso, non accetterà nuove prenotazioni per spedizioni da e per le due nazioni. ZIM ha specificato che le spedizioni già in viaggio verso l'Ucraina e la Russia saranno scaricate nei porti di trasbordo sino a quando non verranno assunte ulteriori decisioni." A second paragraph states: "Inoltre la compagnia israeliana ha reso noto che a tutte le merci attualmente presenti nel porto di Odessa non verranno addebitate spese per controstallie per la sosta dei container oltre il periodo di franchigia nel periodo dal 24 febbraio al 15 marzo. Infine ZIM ha comunicato per al momento continuano ad essere operati i servizi da e per il porto rumeno di Costanza." At the bottom of the article, there is a call to action: "Leggi le notizie in formato Acrobat Reader". Below this, there is a search bar for hotels with the text "Cerca il tuo albergo" and a table with columns for "Destinazione", "Data di arrivo", and "Data di partenza".

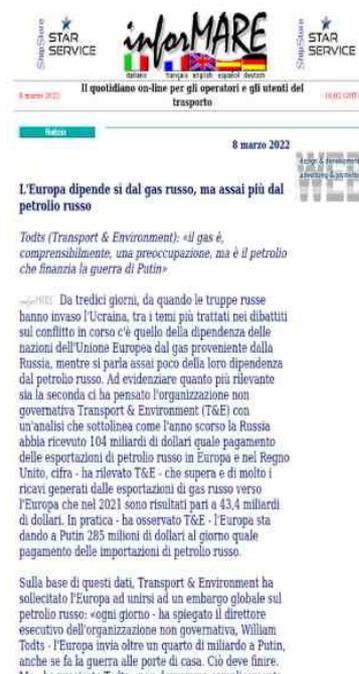
Informare

Focus

L' Europa dipende sì dal gas russo, ma assai più dal petrolio russo

Todts (Transport & Environment): «il gas è, comprensibilmente, una preoccupazione, ma è il petrolio che finanzia la guerra di Putin»

Da tredici giorni, da quando le truppe russe hanno invaso l' Ucraina, tra i temi più trattati nei dibattiti sul conflitto in corso c' è quello della dipendenza delle nazioni dell' Unione Europea dal gas proveniente dalla Russia, mentre si parla assai poco della loro dipendenza dal petrolio russo. Ad evidenziare quanto più rilevante sia la seconda ci ha pensato l' organizzazione non governativa Transport & Environment (T&E) con un' analisi che sottolinea come l' anno scorso la Russia abbia ricevuto 104 miliardi di dollari quale pagamento delle esportazioni di petrolio russo in Europa e nel Regno Unito, cifra - ha rilevato T&E - che supera e di molto i ricavi generati dalle esportazioni di gas russo verso l' Europa che nel 2021 sono risultati pari a 43,4 miliardi di dollari. In pratica - ha osservato T&E - l' Europa sta dando a Putin 285 milioni di dollari al giorno quale pagamento delle importazioni di petrolio russo. Sulla base di questi dati, Transport & Environment ha sollecitato l' Europa ad unirsi ad un embargo globale sul petrolio russo: «ogni giorno - ha spiegato il direttore esecutivo dell' organizzazione non governativa, William Todts - l' Europa invia oltre un quarto di miliardo a Putin, anche se fa la guerra alle porte di casa. Ciò deve finire. Ma - ha precisato Todts - non dovremmo semplicemente scambiare il petrolio russo con quello saudita. È tempo di migliorare notevolmente l' efficienza dei trasporti e di dare impulso all' elettrificazione dei trasporti per ridurre il consumo di petrolio». L' analisi condotta da T&E rileva che, anche se alcune nazioni europee come la Slovacchia dipendono dalla Russia per oltre il 90% delle loro forniture petrolifere, nel suo insieme la dipendenza del continente europeo, per quanto significativa, non è insormontabile. A differenza del gas - specifica lo studio - la maggior parte delle importazioni europee di petrolio avviene tramite il trasporto su petroliere e quindi attraverso i porti. Circa il 70-85% del greggio importato dalla Russia viene esportato dai porti russi sul Mar Baltico e sul Mar Nero e in misura minore dai suoi porti nella regione artica, mentre la quota restante di petrolio grezzo viene trasportata tramite l' oleodotto Druzhba che rifornisce raffinerie in Polonia, Germania, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca. . Nel 2019 solo tra il 4% e l' 8% delle forniture di petrolio russo all' Europa è giunto attraverso gli oleodotti russi. I paesi europei che maggiormente dipendono dalle esportazioni di greggio russo sono l' Olanda, l' Italia, la Francia e la Finlandia. Specificando che per l' Europa è possibile, anche nel breve termine, reperire petrolio altrove, T&E ha rilevato che tuttavia ciò non risolve la dipendenza a lungo termine dell' Europa dal petrolio. Alla luce di questa dipendenza, secondo Transport & Environment la Commissione Europea dovrebbe includere il petrolio russo nelle proprie future strategie per l' indipendenza energetica. Inoltre l' organizzazione non governativa ha evidenziato che,



Informare

Focus

in un momento in cui il governo statunitense sta discutendo della possibilità di attuare un embargo petrolifero, la mancata menzione del petrolio da parte dell' UE in una bozza di strategia di cui T&E ha preso visione metterebbe in discussione la determinazione da parte europea nel porre fine all' invasione dell' Ucraina. «L' UE - ha affermato Todts - deve riscrivere la propria strategia per la sicurezza energetica includendovi il petrolio. Il gas è, comprensibilmente, una preoccupazione, ma è il petrolio che finanzia la guerra di Putin. Fare affidamento su di esso lascia gli europei pericolosamente esposti all' aumento dei prezzi in un mondo sempre più incerto. Qualsiasi strategia di sicurezza energetica che ignori il petrolio - ha concluso Todts - non vale la carta su cui è scritta».

Informare

Focus

Domani a Milano aprirà la tre giorni di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry"

Nicolini (Confetra): abbiamo invitato le grandi centrali di spesa del nostro settore a raccontarci lo stato dell' arte

Domani presso la sede di Assolombarda, a Milano, aprirà i battenti la tre giorni di "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry", evento di confronto tra i rappresentanti del sistema logistico, portuale e produttivo italiano organizzato da ClickutilityTeam e The International Propeller Club Port of Milan in collaborazione con Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) e Aisea (Associazione Lombarda Spedizionieri e Autotrasportatori) in cui si susseguiranno incontri, seminari e convegni. «È la prima edizione di questo evento - ha rilevato il presidente di Confetra, Guido Nicolini - che avviene a Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza approvato e in fase di attuazione, ormai, da quasi un anno. Abbiamo invitato le grandi centrali di spesa del nostro settore - dalle Autorità di Sistema Portuale alle Ferrovie ed all' ENAC- a raccontarci lo stato dell' arte. Infrastrutture, quindi, ma non solo. Si discuterà anche di competitività delle filiere, di export, di aumento dei costi delle materie prime, di reshoring e nearshoring, di transizione ecologica e digitale: tutti temi che logistics industry e industria produttrice di beni devono imparare a declinare insieme, in un processo di profondo ripensamento dei fondamentali dell' economia del Paese. Come al solito - ha aggiunto Nicolini - daremo ampio spazio anche alla geoeconomia e alla geopolitica: la collocazione strategica dell' Italia nel contesto degli scambi globali deve assurgere sempre più a punto di riferimento delle nostre discussioni. Non ci interessano letture domestiche e autoreferenziali, che tra l' altro oggi apparirebbero particolarmente fuori luogo e fuori contesto alla luce dei drammatici avvenimenti che stanno devastando la convivenza civile e pacifica dell' Europa». Da domani a Milano, oltre ai vertici di **Assoport**, Confcommercio, Confindustria, Confitarma, Ance, Anfia e Assoaeroporti, saranno presenti anche numerosi esponenti del mondo accademico coinvolto con ben cinque atenei: i centri studi e di ricerca SRM, IAI, ISPI, la Fondazione Ugo Bordoni, Limes. Interverranno esponenti di MIMS e MISE, di Dogane, le Regioni Lombardia, Piemonte e Liguria, Uniontrasporti. Nutrito il parterre Confetra, con i contributi di Fedespediti, Assologistica, ANAMA, Assohandlers, Assocad, Assiterminal, Assoferr, Fercargo, Federagenti e PharmacomItalia.



Informare

Focus

Mattioli: sul PNRR è necessario coinvolgere tutti gli operatori dell' economia del mare

Il presidente di Confitarma ha sostenuto l' inapplicabilità dell' incremento del contributo addizionale NASpl dello 0,5% ai contratti di arruolamento del personale marittimo

A seguito del conflitto in Ucraina «si sta manifestando una discriminazione commerciale della flotta italiana rispetto ad altre flotte europee in quanto l' Italia ha innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto - MARSEC 3 - mentre altre navi hanno mantenuto un livello di sicurezza MARSEC 2». Lo ha detto oggi, intervenendo all' incontro di Agorà online del Partito Democratico dal titolo "Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana", il presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Mario Mattioli, riferendosi alla decisione dei giorni scorsi dell' autorità marittima italiana di elevare al livello massimo le disposizioni del Regolamento 725/2004 dell' Unione Europea relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali, livello la cui applicazione è prevista nel periodo in cui il rischio di incidente sia ritenuto probabile o imminente. Soffermandosi poi sui programmi per dare impulso all' economia italiana, Mattioli ha specificato che, per quanto riguarda il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e il Fondo Complementare, l' auspicio dell' armamento è che «non rimanga un sogno». Il presidente di Confitarma ha rimarcato l' importanza del coinvolgimento di tutti gli operatori, a cominciare proprio dai processi di individuazione delle opere infrastrutturali portuali. Emblematico - ha evidenziato a tal proposito Mattioli - l' esempio dell' elettrificazione delle banchine per le quali il Fondo Complementare ha stanziato 700 milioni ripartiti su circa 35 interventi in altrettanti porti delle Autorità di Sistema Portuale: «se si vuol rendere veramente utilizzabile questa soluzione - ha rilevato - non basta disporre dei fondi per realizzare le infrastrutture, ma occorre individuare quali banchine, per quali tipologie di nave e in quali porti intervenire prioritariamente; agire sul costo dell' energia elettrica ancora troppo elevato rispetto a quella prodotta con i combustibili tradizionali e incentivare il refitting delle navi esistenti affinché possano allacciarsi alla rete di terra. Tutto questo non può avvenire senza una visione di sistema e senza un confronto con le associazioni di categoria e con le imprese di navigazione». Il presidente della Confederazione Italiana Armatori ha quindi sottolineato l' esigenza di una governance portuale e marittima efficiente: «da tempo - ha ricordato - chiediamo un interlocutore unico per tutte le problematiche politiche e tecniche relative al trasporto marittimo di bandiera nazionale. L' Italia dovrebbe rifarsi al modello francese, che ha istituito prima un Segretariato e poi un Ministero per il mare con una visione sistemica per la pianificazione di un' economia blu sostenibile. Da tempo assistiamo ad una riduzione dell' organico di figure legate al mare ma, al contempo, possiamo contare su professionalità fondamentali all' interno del nostro Ministero di riferimento. Tenendo conto delle difficili situazioni che abbiamo



Informare

Focus

affrontato in questi anni di pandemia, dovremmo ora impostare una buona pianificazione che, guidata da una governance consapevole, consentirà di affrontare le nuove crisi che già sono alle porte, a cominciare da quella energetica». Mattioli ha proseguito precisando che, in quest'ottica, Confitarma auspica una rapida attuazione, all'interno del quadro giuridico nazionale, degli impegni assunti dalle autorità italiane in linea con la decisione della Commissione UE del giugno 2020 per l'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE e SEE. Mattioli ha ricordato tra l'altro che anche nei periodi più bui della pandemia le imprese di trasporto marittimo hanno assicurato la continuità territoriale e l'approvvigionamento delle merci e da quasi due anni tali imprese attendono i ristori previsti da gli articoli 88 e 89 del decreto-legge 104/2020, con entrambi i decreti attuativi che sono in attesa dell'autorizzazione comunitaria. Occorre quanto prima - ha sottolineato - sbloccare i relativi iter. Riferendosi poi al decreto-legge 59/2021 dello scorso 6 maggio che ha stanziato 500 milioni per la transizione green della flotta mercantile italiana e al decreto di attuazione che ha previsto di suddividere le risorse in "nuove navi green" e "refitting", il presidente di Confitarma ha osservato che il provvedimento riguarda purtroppo solo una parte della flotta. «Confitarma - ha spiegato - ritiene necessario, al fine di assicurare i migliori risultati all'impegno del Paese nella transizione green, definire nuove risorse per l'intera flotta operata dalle imprese italiane». Infine Mattioli ha sostenuto l'inapplicabilità dell'incremento del contributo addizionale NASpl dello 0,5% ai contratti di arruolamento del personale marittimo che - ha chiarito - oltre a presentare notevoli difficoltà applicative data la specificità del lavoro marittimo, determina effetti fortemente distorsivi sull'organizzazione del lavoro a bordo e sull'occupazione in quanto costringe le aziende ad aumentare la durata dei periodi di imbarco. Parimenti - ha precisato - la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai salari minimi, se non terrà conto delle peculiarità del lavoro marittimo, valorizzando adeguatamente la contrattazione collettiva, determinerà notevoli criticità per il settore che è regolato da norme specifiche, a livello sia internazionale che nazionale.

PER LA PRIMA VOLTA MSC CROCIERE OFFRIRÀ ITINERARI IN PARTENZA DA NEW YORK PER TUTTO L'ANNO

A partire da aprile 2023, MSC Meraviglia offrirà itinerari dai Caraibi al Canada, includendo Ocean Cay MSC Marine Reserve alle Bahamas e le Bermuda. Le crociere sono valide per i viaggiatori internazionali grazie ai collegamenti aerei globali e convenienti con New York, per tutto l'anno. Da domani, 9 marzo, saranno aperte le vendite per la stagione estiva 2023.

Ginevra, 8 marzo 2022 - MSC Crociere ha annunciato oggi che per la prima volta una delle sue navi con base a New York sarà operativa per tutto l'anno. MSC Meraviglia, infatti, avrà come homeport New York a partire da aprile 2023 per crociere in partenza verso Caraibi, Bermuda, New England e Canada. Molte delle crociere in partenza da New York faranno tappa a Ocean Cay MSC Marine Reserve la splendida isola privata della Compagnia alle Bahamas. Il posizionamento di questa nave è destinato a rafforzare la presenza di MSC Crociere nel mercato nordamericano, arricchendo l'ampia offerta di navi e itinerari in partenza sia da Miami che da Port Canaveral, Orlando, in Florida e garantirà agli ospiti l'opportunità di estendere la loro vacanza con un soggiorno a New York prima o dopo la crociera. Gianni Onorato, CEO di MSC Crociere, ha dichiarato: "New York è una delle destinazioni più incredibili e vivaci al mondo, scegliendo la città come homeport di MSC Meraviglia per tutto l'anno stiamo notevolmente migliorando la nostra offerta in Nord America. Gli itinerari avranno una forte attrattiva non solo per i nostri ospiti negli Stati Uniti ma anche per i vacanzieri internazionali. Grazie alla vasta offerta di voli intercontinentali verso la Grande Mela, queste crociere saranno accessibili agli ospiti di tutto il mondo. Onorato ha aggiunto: "Abbiamo progettato la nostra offerta di itinerari per approfittare della flessibilità geografica di New York, in modo che i nostri ospiti possano prendere il sole ai Caraibi durante la stagione primaverile e invernale, dirigersi alle Bermuda durante l'estate o andare a nord per vedere le bellezze naturali del Canada in autunno. E naturalmente, per gli ospiti che desiderano scoprire New York c'è la possibilità di farlo prima o dopo la crociera, per sfruttare al massimo il proprio soggiorno. MSC Meraviglia offrirà un'ampia varietà di itinerari che vanno da 6 a 11 notti, le cui vendite saranno aperte a partire da domani. Sono disponibili pacchetti per gli ospiti che permettono di prenotare giorni aggiuntivi prima o dopo le loro vacanze a bordo, per visitare la città che non dorme mai. Itinerari in partenza da New York: Itinerari caraibici di 7 o 8 notti, con scali a Nassau, Bahamas e Ocean Cay MSC Marine Reserve -la bellissima isola privata di MSC Crociere alle Bahamas. Itinerari alle Bermuda di 6 notti che offrono tre giorni di attracco a King's Wharf combinati a diversi giorni di relax in mare. Itinerari del Nord di 10 o 11 notti, con scali a Boston, Massachusetts; Portland, Maine; Charlottetown, Prince Edward Island; Halifax e Sydney, Nova Scotia; e Saint John, New Brunswick. Gli itinerari di 11 notti includono uno scalo aggiuntivo a Newport, Rhode Island. La decisione di MSC Crociere di posizionare una nave per tutto



Informatore Navale

Focus

l'anno a New York è la più recente dimostrazione dell'attenzione che il brand crocieristico riserva al mercato di riferimento nordamericano nel suo complesso; il progetto della Compagnia per questo territorio comprende l'attrazione di un maggior numero di vacanzieri internazionali e la conferma del posizionamento di alcune delle sue navi più avanzate nei porti statunitensi. Port Canaveral in Florida è stato aggiunto lo scorso anno come homeport permanente con un'offerta di crociere di 3, 4 e 7 notti volte a massimizzare le opzioni per gli ospiti internazionali e fare in modo che possano godere delle diverse attrazioni di fama mondiale presenti nella zona di Orlando. Le navi che operano sia da Miami che da Port Canaveral sono MSC Crociere sta costruendo il più grande e avanzato terminal crociere del Nord America a PortMiami, che una volta completato sarà in grado di ospitare tre delle più grandi navi della Compagnia contemporaneamente. Per garantire agli ospiti di godere al massimo della propria vacanza in crociera, a bordo ma anche a terra, MSC Crociere sta sviluppando nuovi pacchetti che offrono un'esperienza completa includendo delle opzioni di voli convenienti, un hotel a 4 stelle con colazione e altri servizi utili come l'escursione pre-crociere, il pre-check-in della crociera in hotel, il servizio bagagli dall'hotel alla cabina della nave e i trasferimenti portuali privati. Questi attraenti pacchetti saranno disponibili per gli itinerari di MSC Meraviglia che fanno tappa a New York e per altri porti di imbarco nel mondo come Venezia/Marghera, Monfalcone, Trieste, Atene e Miami. Sono progettati per fornire agli ospiti un'esperienza senza interruzioni e senza stress. Questo servizio è disponibile per la prossima stagione estiva e sarà disponibile online sia per prenotazioni dirette, ma anche per coloro che prenotano tramite le agenzie di viaggio partner. MSC Meraviglia : 315 metri di lunghezza e 65 metri di altezza, 19 ponti e una capacità fino a 5.700 ospiti, MSC Meraviglia è un vero luogo di vacanza, ricco di caratteristiche innovative per offrire un'esperienza indimenticabile: 10 diversi tipi di cabine tra cui scegliere, comprese le cabine singole, le popolari cabine con balcone e le eleganti sistemazioni nell'MSC Yacht Club la nave nella nave premium con servizio di maggiordomo, insieme alle esclusive aree ristorante, lounge e piscina. Galleria Meraviglia, una passeggiata fiancheggiata da negozi, ristoranti e bar che si estende per più di 90 metri e fiancheggiata da un impressionante schermo a LED. 20 bar e 12 ristoranti, tra cui il popolare Butcher's Cut steakhouse e Kaito Sushi e Teppanyaki. Piscine interne ed esterne e vasche idromassaggio, insieme a un parco acquatico e un percorso di corde. Diverse stravaganze teatrali nel nostro teatro da 985 posti con spettacoli in stile Broadway. La vasta MSC Aurea Spa, per massaggi, trattamenti per il corpo, trattamenti per il viso e un'area termale dedicata. Una palestra di 557mq con attrezzature all'avanguardia di Technogym. MSC Kids' Club per bambini da 0 a 17 anni, con aree dedicate a neonati, bambini, ragazzi e adolescenti, più la Lego® Experience. MSC Meraviglia è dotata di tecnologie e soluzioni innovative per ridurre al minimo il suo impatto ambientale. Queste includono un sistema di pulizia dei gas di scarico per emissioni più pulite; un sistema avanzato di trattamento delle acque reflue; sistemi intelligenti di riscaldamento, ventilazione e aria condizionata per recuperare il calore dagli spazi dei macchinari; illuminazione a LED e dispositivi intelligenti per risparmiare significativamente energia. Tecnologie che fanno parte dell'impegno di MSC Crociere

Informatore Navale

Focus

per fornire ai suoi ospiti le migliori esperienze di vacanza in mare in modo sostenibile. Ocean Cay MSC Marine Reserve La splendida isola privata di MSC Crociere alle Bahamas è al centro di una riserva marina mozzafiato di quasi 17.000 ettari progettata per collegare gli ospiti alla natura, rendendola il luogo perfetto per rilassarsi. L'isola sarà il punto culminante di molti degli itinerari di MSC Meraviglia e offre spiagge di sabbia bianca dove sedie, ombrelloni e cabanas attendono gli ospiti per una giornata rilassante che gli permetterà di immergersi nello spirito delle Bahamas circondati da ampi panorami di acque cristalline. Ocean Cay MSC Marine Reserve è la sede del programma Super Coral della MSC Foundation, che mira a sviluppare e perfezionare metodi per invertire il declino delle barriere coralline. La Fondazione sta lavorando con gli scienziati dell'Università di Miami Rosenstiel School e della Nova Southeastern University per sperimentare metodi di ricostruzione delle barriere danneggiate con specie di corallo che sono più resistenti alle minacce ambientali come l'inquinamento e il riscaldamento dell'oceano

Gestione navale: Joint venture a Monaco fra Columbia Shipmanagement e Sea World Management

Columbia Shipmanagement (CSM), nel quadro di un piano di espansione delle sue attività in Francia, Italia e nel Principato di Monaco, ha siglato un accordo di joint venture, con Sea World Management (SWM), che a Monaco è radicata da anni

Monaco 8 Marzo 2022 - Sulla base dell' intesa è stata costituita una nuova società in joint, denominata Columbia Seaworld Management (CSM Monaco) che, attraverso una piattaforma integrata, fornirà alla clientela servizi marittimi nei settori delle cisterne, delle navi bulker, dei container, delle crociere, MPP, offshore, superyacht, private jet, asset management. Giovandosi del network di SWM, consolidato nell' area mediterranea, CSM Monaco opererà quindi in stretta collaborazione con il team di management di SWM che verrà affiancato e rafforzato da professionisti di CSM. "Questa intesa è per noi motivo di grande soddisfazione - ha commentato Roberto Corvetta, Ceo di SWM - e il risultato tangibile di tanti anni di duro lavoro". "Siamo orgogliosi - ha proseguito - di essere diventati partner di un Gruppo così importante, e ci impegneremo utilizzando tutte le nostre energie e il nostro bagaglio di esperienze per garantire il successo alla nuova iniziativa, che, ne sono certo, ci consentirà di espandere il nostro mercato e di garantire effetti positivi a tutti i nostri clienti". Il gruppo Columbia vanta anche una significativa esperienza nel settore del "leisure" attraverso la sua Columbia Blue operation che offre il servizio più completo nel settore marittimo per le crociere, le spedizioni e il mercato yacht, insieme con servizi di management per jet aviation. Fornisce anche servizi alberghieri, igienici, di formazione e di equipaggio. Augurando buon lavoro alla nuova partnership, Mark O' Neil, Presidente e CEO del Gruppo CSM, ha sottolineato come "la nuova joint venture metta insieme due soggetti con la stessa mentalità imprenditoriale, che si prefiggono l' obiettivo di garantire risultati economici e finanziari di successo ai maggiori soggetti che operano in questo importante mercato europeo". "CSM Monaco - ha aggiunto - metterà a disposizione l' intera gamma di servizi marittimi integrati, logistica, catering, management per jet privati, progetti speciali di management nel settore leisure, nonché management di eventi a disposizione dei clienti esistenti e dei clienti futuri in Francia, Italia e Monaco, ottimizzando l' eccellente network di cui Sea World Management dispone in quest' area. CSM Monaco, combinando le rispettive professionalità ed esperienze, è in grado di realizzare in questo mercato importanti economie di scala ad alti livelli di efficienza".



The screenshot shows the website 'L'INFORMATORE NAVALE' with the following content:

- Header: GRIMALDI GROUP, La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO
- Navigation: HOME, PAGINE PRECEDENTI, ARCHIVIO, CONTATTI
- Article Title: Gestione navale: Joint venture a Monaco fra Columbia Shipmanagement e Sea World Management
- Image: Two men in suits sitting at a table, likely the CEOs of the companies involved in the joint venture.
- Text: Columbia Shipmanagement (CSM), nel quadro di un piano di espansione delle sue attività in Francia, Italia e nel Principato di Monaco, ha siglato un accordo di joint venture, con Sea World Management (SWM), che a Monaco è radicata da anni.
- Footer: Ultime News dal P., EFFICIENZA ENERGETICA

MATTIOLI AL PD: OCCORRE UNA VISIONE DI SISTEMA E UNA GOVERNANCE EFFICIENTE

L' 8 marzo, Mario Mattioli, Presidente Confitarma, è intervenuto all' incontro di Agorà online del Partito democratico dal titolo "Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana", e, dopo aver ringraziato il Segretario Enrico Letta e i parlamentari del PD per la vicinanza da sempre dimostrata all' industria della navigazione e del cluster marittimo nazionale, ha evidenziato la grave crisi in atto per il conflitto in Ucraina "che ci vede tutti preoccupati, in primis per la sorte delle popolazioni civili a cui va il nostro pensiero e l' auspicio di un rapido cessate il fuoco". "Tale situazione influisce, ovviamente, anche sulla nostra economia che viene dal mare, in particolare, si sta manifestando una discriminazione commerciale della flotta italiana rispetto ad altre flotte europee in quanto l' Italia ha innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto - MARSEC 3 - mentre altre navi hanno mantenuto un livello di sicurezza MARSEC 2". Per quanto riguarda il PNRR e il Fondo Complementare, l' auspicio dell' armamento è che "non rimanga un sogno". Infatti, secondo Mattioli, è molto importante il coinvolgimento di tutti gli operatori, a cominciare proprio dai processi di individuazione delle opere infrastrutturali portuali. Emblematico l' esempio dell' elettrificazione delle banchine per le quali il Fondo Complementare ha stanziato 700 mln ripartiti su circa 35 interventi in altrettanti porti delle **AdSP**. "Se si vuole rendere veramente utilizzabile questa soluzione non basta disporre dei fondi per realizzare le infrastrutture, ma occorre individuare quali banchine, per quali tipologie di nave e in quali porti intervenire prioritariamente; agire sul costo dell' energia elettrica ancora troppo elevato rispetto a quella prodotta con i combustibili tradizionali e incentivare il refitting delle navi esistenti affinché possano allacciarsi alla rete di terra. Tutto questo non può avvenire senza una visione di sistema e senza un confronto con le associazioni di categoria e con le imprese di navigazione". Altro fatto fondamentale, è una governance portuale e marittima efficiente: "da tempo chiediamo un interlocutore unico per tutte le problematiche politiche e tecniche relative al trasporto marittimo di bandiera nazionale. "L' Italia dovrebbe rifarsi al modello francese, che ha istituito prima un Segretariato e poi un Ministero per il mare con una visione sistemica per la pianificazione di un' economia blu sostenibile. Da tempo assistiamo ad una riduzione dell' organico di figure legate al mare ma, al contempo, possiamo contare su professionalità fondamentali all' interno del nostro Ministero di riferimento. Tenendo conto delle difficili situazioni che abbiamo affrontato in questi anni di pandemia, dovremmo ora impostare una buona pianificazione che, guidata da una governance consapevole, consentirà di affrontare le nuove crisi che già sono alle porte, a cominciare da quella energetica". In quest' ottica, Confitarma auspica una rapida attuazione, all' interno del quadro giuridico nazionale, degli



Informatore Navale

Focus

impegni assunti dalle autorità italiane in linea con la Decisione della Commissione UE del giugno 2020 per l'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE e SEE. "Tutelando il genuino interesse nazionale". Inoltre, le imprese di trasporto marittimo (definiti servizi essenziali) hanno assicurato la continuità territoriale e l'approvvigionamento delle merci anche nei periodi più bui della pandemia, senza mai fermarsi. Da quasi due anni tali imprese attendono i ristori previsti dagli artt. 88 e 89 del DL 104/2020. Entrambi i decreti attuativi sono in attesa dell'autorizzazione comunitaria. Occorre quanto prima sbloccare i relativi iter. D'altro canto, il DL 59/2021 ha stanziato 500 milioni per la transizione green della flotta mercantile italiana e il decreto di attuazione ha previsto di suddividere le risorse in "nuove navi green" e "refitting". Purtroppo, il provvedimento riguarda solo una parte della flotta. "Confitarma ritiene necessario, al fine di assicurare i migliori risultati all'impegno del Paese nella transizione green, definire nuove risorse per l'intera flotta operata dalle imprese italiane" La sfida del FIT for 55 Climate Package è molto importante e per questo "chiediamo l'apertura di un tavolo interministeriale sui vari provvedimenti comunitari relativi alle misure per la riduzione delle emissioni e l'adozione di combustibili alternativi (EU - ETS -Emission Trading Scheme quote CO2 e FUELEU)". Infine, il Presidente Mattioli ha rilevato l'inapplicabilità dell'incremento del contributo addizionale NASpl dello 0,5% ai contratti di arruolamento del personale marittimo che, oltre a presentare notevoli difficoltà applicative data la specificità del lavoro marittimo, determina effetti fortemente distorsivi sull'organizzazione del lavoro a bordo e sull'occupazione in quanto costringe le aziende ad aumentare la durata dei periodi di imbarco. Parimenti, la proposta di Direttiva del PE e del Consiglio relativa ai salari minimi, se non terrà conto delle peculiarità del lavoro marittimo, valorizzando adeguatamente la contrattazione collettiva, determinerà notevoli criticità per il settore che è regolato da norme specifiche, a livello sia internazionale che nazionale.

Informazioni Marittime

Focus

Da Bureau Veritas il primo ispettore donna per le navi petrolchimiche

Fabiana Rosu ha quasi dieci anni di esperienza di navigazione come Senior Officer, in uno dei ruoli più delicati dell'interfaccia fra nave e terminal portuale

Sono donne appena l' 1,2% dei marittimi impegnati negli equipaggi della marina mercantile mondiale, come evidenzia un recente studio del BIMCO. Bassissima anche la quota femminile all' interno dei porti e dei terminal specializzati, esigua in attività che comunque comportano lo svolgimento di delicate e talora pericolose attività di controllo. Bureau Veritas Italia si adopera per invertire questa tendenza. In occasione della Festa della Donna ha confermato la nomina di Fabiana Rosu , trentenne con quasi dieci anni di esperienza di navigazione come Senior Officer a bordo delle navi petrolchimiche, in uno dei ruoli più delicati e strategici dell' interfaccia fra nave e terminal portuale. Fabiana Rosu svolge infatti, probabilmente per la prima volta nei rapporti fra donne e lavoro marittimo, la funzione di Safety Inspector; ovvero è la persona in capo alla sicurezza delle operazioni di caricazione e scarica delle navi cisterna. Si occupa prevalentemente di mitigare il rischio interferenziale fra Nave e Terminale al fine di far operare il sistema secondo i migliori standard attualmente vigenti nel settore. Una figura di assoluta rilevanza non solo per garantire la sicurezza ma anche per le funzioni controllo e monitoraggio antinquinamento; funzioni determinanti ovunque ma addirittura vitali in un' isola come la Sardegna (dove opera l' Ispettore Sicurezza di BVI), in un territorio e in mari a forte matrice turistica. Ma quello front line di Fabiana Rosu, non è un caso isolato: due giovani neolaureate si sono unite alla squadra dei Surveyors Marine & Offshore di Bureau Veritas Italia. Ida Di Stasio e Olga Cozzolino - questi i loro nomi - hanno seguito il percorso di formazione teorica e sul campo a bordo dei più svariati tipi di nave (dai doppifondi alle sale macchine, dalle lance di salvataggio al ponte di comando, dalle unità da pesca a quelle passeggeri) con grande motivazione e professionalità. Ora hanno ottenuto la certificazione e sono Surveyors richieste anche per collaborazioni all' estero.



Informazioni Marittime

Focus

Confitarma: "In Marsec 3 siamo discriminati"

Mentre le altre flotte europee sono al livello di sicurezza 2, quella italiana è maggiormente in allerta. Mattioli interviene all' Agorà del Partito democratico, parlando anche di governance, Registro internazionale e NASpl

L' 8 marzo, Mario Mattioli, presidente Confitarma, è intervenuto all' incontro di Agorà online del Partito democratico dal titolo "Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana". Dopo aver ringraziato il segretario Enrico Letta e i parlamentari del PD «per la vicinanza da sempre dimostrata all' industria della navigazione e del cluster marittimo nazionale», ha evidenziato la grave crisi in atto per il conflitto in Ucraina, «che ci vede tutti preoccupati, in primis per la sorte delle popolazioni civili a cui va il nostro pensiero e l' auspicio di un rapido cessate il fuoco. Tale situazione influisce, ovviamente, anche sulla nostra economia che viene dal mare, in particolare, si sta manifestando una discriminazione commerciale della flotta italiana rispetto ad altre flotte europee in quanto l' Italia ha innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto, MARSEC 3, mentre altre navi hanno mantenuto un livello di sicurezza MARSEC 2». Per quanto riguarda il PNRR e il Fondo Complementare , l' auspicio di Mattioli è che «non rimanga un sogno». Infatti per il presidente di Confitarma è molto importante il coinvolgimento di tutti gli operatori, a cominciare proprio dai processi di individuazione delle opere infrastrutturali portuali. Emblematico l' esempio dell' elettrificazione delle banchine per le quali il Fondo Complementare ha stanziato 700 milioni ripartiti su circa 35 interventi in altrettanti porti. «Se si vuole rendere veramente utilizzabile questa soluzione non basta disporre dei fondi per realizzare le infrastrutture, ma occorre individuare quali banchine, per quali tipologie di nave e in quali porti intervenire prioritariamente; agire sul costo dell' energia elettrica ancora troppo elevato rispetto a quella prodotta con i combustibili tradizionali e incentivare il refitting delle navi esistenti affinché possano allacciarsi alla rete di terra. Tutto questo non può avvenire senza una visione di sistema e senza un confronto con le associazioni di categoria e con le imprese di navigazione». Altro fatto fondamentale, secondo Mattioli, è una governance portuale e marittima efficiente: «da tempo chiediamo un interlocutore unico per tutte le problematiche politiche e tecniche relative al trasporto marittimo di bandiera nazionale. L' Italia dovrebbe rifarsi al modello francese, che ha istituito prima un Segretariato e poi un Ministero per il mare con una visione sistemica per la pianificazione di un' economia blu sostenibile. Da tempo assistiamo ad una riduzione dell' organico di figure legate al mare ma, al contempo, possiamo contare su professionalità fondamentali all' interno del nostro Ministero di riferimento. Tenendo conto delle difficili situazioni che abbiamo affrontato in questi anni di pandemia, dovremmo ora impostare una buona pianificazione che, guidata da una governance consapevole, consentirà



Informazioni Marittime

Focus

di affrontare le nuove crisi che già sono alle porte, a cominciare da quella energetica». In quest'ottica, Confitarma auspica una rapida attuazione, all'interno del quadro giuridico nazionale, degli impegni assunti dalle autorità italiane in linea con la Decisione della Commissione UE del giugno 2020 per l'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE e SEE, «tutelando il genuino interesse nazionale», afferma Mattioli. Inoltre, le imprese di trasporto marittimo (definiti servizi essenziali) hanno assicurato la continuità territoriale e l'approvvigionamento delle merci anche nei periodi più bui della pandemia, senza mai fermarsi. Da quasi due anni tali imprese attendono i ristori previsti dagli artt. 88 e 89 del DL 104/2020. Entrambi i decreti attuativi sono in attesa dell'autorizzazione comunitaria. Occorre quanto prima sbloccare i relativi iter. D'altro canto, il DL 59/2021 ha stanziato 500 milioni per la transizione green della flotta mercantile italiana e il decreto di attuazione ha previsto di suddividere le risorse in "nuove navi green" e "refitting". Purtroppo, il provvedimento riguarda solo una parte della flotta. «Confitarma - continua Mattioli - ritiene necessario, al fine di assicurare i migliori risultati all'impegno del Paese nella transizione green, definire nuove risorse per l'intera flotta operata dalle imprese italiane. La sfida del FIT for 55 Climate Package è molto importante e per questo "chiediamo l'apertura di un tavolo interministeriale sui vari provvedimenti comunitari relativi alle misure per la riduzione delle emissioni e l'adozione di combustibili alternativi, come richiede l'Emission Trading Scheme, lo scambio di quote di anidride carbonica, e il FUEL EU». Infine, il presidente Mattioli ha rilevato l'inapplicabilità dell'incremento del contributo addizionale NASpl dello 0,5 per cento ai contratti di arruolamento del personale marittimo che, oltre a presentare notevoli difficoltà applicative data la specificità del lavoro marittimo, determina effetti fortemente distorsivi sull'organizzazione del lavoro a bordo e sull'occupazione in quanto costringe le aziende ad aumentare la durata dei periodi di imbarco. Parimenti, la proposta di direttiva del Parlamento e del Consiglio europeo relativa ai salari minimi, se non terrà conto delle peculiarità del lavoro marittimo, valorizzando adeguatamente la contrattazione collettiva, determinerà notevoli criticità per il settore che è regolato da norme specifiche, a livello sia internazionale che nazionale.

Informazioni Marittime

Focus

Principato di Monaco, Joint venture fra Columbia Shipmanagement e Sea World Management

La nuova società fornirà servizi marittimi nei settori delle cisterne, delle navi bulker, dei container, delle crociere, MPP, offshore, superyacht, private jet, asset management

Columbia Shipmanagement (Csm) ha siglato un accordo di joint venture con Sea World Management (Swm), da anni radicata nel Principato di Monaco. Un'operazione decisa nel quadro di un piano di espansione delle attività di Csm in Francia, Italia e nel Principato monegasco. Sulla base dell'intesa è stata costituita una nuova società in joint, denominata Columbia Seaworld Management (CSM Monaco) che, attraverso una piattaforma integrata, fornirà alla clientela servizi marittimi nei settori delle cisterne, delle navi bulker, dei container, delle crociere, MPP, offshore, superyacht, private jet, asset management. Giovandosi del network di Swm, consolidato nell'area mediterranea, CSM Monaco opererà quindi in stretta collaborazione con il team di management di Swm che verrà affiancato e rafforzato da professionisti di Csm. "Questa intesa è per noi motivo di grande soddisfazione - ha commentato Roberto Corvetta, Ceo di Sea World Management - e il risultato tangibile di tanti anni di duro lavoro". "Siamo orgogliosi - ha proseguito - di essere diventati partner di un gruppo così importante, e ci impegneremo utilizzando tutte le nostre energie e il nostro bagaglio di esperienze per garantire il successo alla nuova iniziativa, che, ne sono certo, ci consentirà di espandere il nostro mercato e di garantire effetti positivi a tutti i nostri clienti". Il gruppo Columbia vanta anche una significativa esperienza nel settore del "leisure" attraverso la sua Columbia Blue operation che offre il servizio più completo nel settore marittimo per le crociere, le spedizioni e il mercato yacht, insieme con servizi di management per jet aviation. Fornisce anche servizi alberghieri, igienici, di formazione e di equipaggio. Augurando buon lavoro alla nuova partnership, Mark O' Neil, presidente e Ceo del gruppo Columbia Shipmanagement, ha sottolineato come "la nuova joint venture metta insieme due soggetti con la stessa mentalità imprenditoriale, che si prefiggono l'obiettivo di garantire risultati economici e finanziari di successo ai maggiori soggetti che operano in questo importante mercato europeo". "CSM Monaco - ha aggiunto - metterà a disposizione l'intera gamma di servizi marittimi integrati, logistica, catering, management per jet privati, progetti speciali di management nel settore leisure, nonché management di eventi a disposizione dei clienti esistenti e dei clienti futuri in Francia, Italia e Monaco, ottimizzando l'eccellente network di cui Sea World Management dispone in quest'area. CSM Monaco, combinando le rispettive professionalità ed esperienze, è in grado di realizzare in questo mercato importanti economie di scala ad alti livelli di efficienza".



Informazioni Marittime

Focus

Msc Crociere posiziona una nave a New York

Per la prima volta la città della East Coast sarà un home port della compagnia, a partire da aprile dell'anno prossimo. Si comincia con Msc Meraviglia

Msc Crociere ha annunciato oggi che per la prima volta una delle sue navi con base a New York sarà operativa per tutto l'anno. Msc Meraviglia, infatti, avrà come homeport la città della East Coast a partire da aprile 2023 per crociere in partenza verso Caraibi, Bermuda, New England e Canada. Molte delle crociere in partenza da New York faranno tappa a Ocean Cay Msc Marine Reserve, l'isola di proprietà dell'armatore alle Bahamas. Msc Meraviglia offrirà itinerari che vanno da 6 a 11 notti, le cui vendite saranno aperte a partire da domani. Il posizionamento di questa nave è destinato a rafforzare la presenza di Msc Crociere nel mercato nordamericano, arricchendo le partenze da Miami, Port Canaveral e Orlando, permettendo così ai passeggeri di passare anche per New York. «Stiamo notevolmente migliorando la nostra offerta in Nord America», commenta Gianni Onorato, CEO di Msc Crociere. «Abbiamo progettato la nostra offerta di itinerari - continua - per approfittare della flessibilità geografica di New York, in modo che i nostri ospiti possano prendere il sole ai Caraibi durante la stagione primaverile e invernale, dirigersi alle Bermuda durante l'estate o andare a nord per vedere le bellezze naturali del Canada in autunno». Port Canaveral in Florida è stato aggiunto lo scorso anno come homeport permanente con un'offerta di crociere di 3, 4 e 7 notti. A Miami Msc Crociere si sta occupando della costruzione del più grande e avanzato terminal crociere del Nord America, a PortMiami, che una volta completato sarà in grado di ospitare tre delle più grandi navi della compagnia contemporaneamente.

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 08/03/2022

Msc Crociere posiziona una nave a New York

Per la prima volta la città della East Coast sarà un home port della compagnia, a partire da aprile dell'anno prossimo. Si comincia con Msc Meraviglia



Federazione del Mare e crisi Ucraina

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 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 (Assorimorchiatore), 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. 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, 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



La Gazzetta Marittima

Focus

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. *L'ammiraglio Aurelio De Carolis, e l'ammiraglio 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. 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 l'economia del mare. 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.

Gli interporti 'al centro'

PADOVA Il presidente di UIR Matteo Gasparato aveva preannunciato anche sulle nostre pagine due settimane fa. Adesso UIR Unione Interporti Riuniti e Interporto Padova hanno organizzato per il prossimo 8 aprile nel 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 sottolinea UIR 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. 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. L'evento è gratuito, previa registrazione all'indirizzo: <https://interporticentro.eventbrite.it>.



Clinica galleggiante sulla 'Cristallo'

GENOVA - In una valigetta nera in grado di galleggiare e di non essere infiltrata dall' acqua le potenzialità di una piccola clinica viaggiante specializzata in patologie cardiovascolari in grado di salvare la vita ai marittimi che viaggiano sulle navi mercantili italiane. Con l' installazione della TMV (Telemedecine-Vessel) a bordo della Jolly Cristallo della compagnia Ignazio Messina & C e grazie a CIRM Premium, la telemedicina al servizio di chi lavora sul mare ha compiuto un passo avanti potenzialmente rivoluzionario. Il gruppo armatoriale genovese, che già nel 2007 aveva attuato un protocollo di telemedicina, si pone ora in una posizione di assoluta avanguardia nella tutela e nelle misure di prevenzione a garanzia della salute dei marittimi imbarcati sulle proprie navi, dotandole di un innovativo 'medical device' che rende possibile l' effettuazione a bordo dello spettro di base degli esami di emergenza: dal controllo della pressione all' elettrocardiogramma alla spirometria, trasmettendo attraverso file particolarmente leggeri il risultato a una sala controllo a terra e ottenendo in tempo reale diagnosi e terapie di emergenza sino all' eventuale richiesta di trasporto d' urgenza dalla nave in alto mare al più vicino centro ospedaliero di terra. Frutto di una ricerca e di un progetto sviluppato dal CIRM, il Centro Internazionale Radio Medico, questo medical device consente al comandante, a seguito di una breve formazione erogata dal CIRM, di effettuare, anche in navigazione, esami essenziali e ottenere da terra le prescrizioni mediche del caso. Per la Ignazio Messina & C., che ha svolto un ruolo pionieristico nel campo della telemedicina, la scelta di dotare tutte le navi Jolly di questo device conferma una particolare e costante attenzione ai temi della salute dei marittimi. Per altro questo device, in aiuto anche alle visite aziendali previste dal Decreto Legge 271 del 1999 su sicurezza e salute dei lavoratori marittimi, può consentire screening periodici sullo stato di salute dei componenti dell' equipaggio, attuando così una reale e concreta azione di medicina preventiva.



Decarbonizzare lo Shipping con un tavolo del RINA | La Gazzetta Marittima

GENOVA - Armatori, operatori di navi, progettisti, cantieri di costruzione e fornitori di combustibili e di tecnologia: si siederanno tutti attorno ad un tavolo per lavorare insieme alla decarbonizzazione dello shipping, con una particolare attenzione anche a vettori green come idrogeno e ammoniaca. Lo riporta Hydronews sul suo sito sulla base del comunicato del RINA. A coordinare questo sforzo comune degli stakeholder dell'industria marittima, mirato a raggiungere i target stabiliti dalle Nazioni Unite per il settore con l'IMO 2050, è appunto il gruppo genovese RINA, che ha da sempre tra i suoi principali core business la certificazione navale e che ha inaugurato in questi giorni il Comitato Italiano per la Decarbonizzazione. Lo scopo dell'iniziativa, parte di un programma di più ampia portata che il RINA sta portando avanti a livello internazionale con l'istituzione di analoghi comitati in Grecia, in Nord Europa e in Asia, è quello identificare opportunità immediate e potenziali in ambito tecnologico, normativo e finanziario per ridurre le emissioni e l'impatto ambientale del trasporto via mare. Salvatore d'Amico, fleet director del Gruppo d'Amico e presidente del Comitato (nonché del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma), 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 e si organizzeranno in diversi gruppi di lavoro con focus differenti: Fuel EU Maritime & ETS (Emission Trading System), presieduto da Andrea Cosulich, presidente onorario di 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 - precisa il gruppo genovese nella sua nota - verrà costituito anche un team 'Hydrogen and Ammonia'. I membri del Comitato italiano potranno poi confrontarsi anche con i loro 'omologhi' degli altri comitati coordinati dal RINA a livello internazionale.



ROTTERDAM PRODUCE OGNI ANNO QUASI 14 MILIONI DI TONNELLATE

Porti italiani, quarti in Europa per inquinamento

In testa alla classifica Olanda, Spagna e Gran Bretagna. Genova entra nella top ten degli scali europei

Il porto di Rotterdam produce ogni anno 13,7 milioni di tonnellate di emissioni, quello di Anversa si ferma a 7,4 milioni e quello di Amburgo a 4,7 milioni. È questa la classifica degli scali marittimi più inquinanti stilata dall'organizzazione ambientalista Transport&Environment, che ha stimato le emissioni generate dalla logistica marittima e dalle varie attività delle navi nei porti del Vecchio Continente. Il porto di Rotterdam, che è di gran lunga il più grande in Europa con più di 15 milioni di Teu movimentati nel 2021, inquina come una centrale a carbone, fa notare lo studio di Transport&Environment. I singoli scali italiani non sono nella parte alta della classifica soprattutto a causa delle loro dimensioni, ma non avviene lo stesso per il sistema portuale italiano preso nel suo insieme. Le emissioni della supply chain (che include anche quelle generate dalle navi ormeggiate per le operazioni di carico, scarico e rifornimento) dei porti tricolori ammonta a 10,4 milioni di tonnellate, cifra che vale loro la quarta posizione, dietro a Olanda (17,6 milioni), Spagna (13,6 milioni) e Gran Bretagna (11,1 milioni). L'Italia è in alto nella classifica per differenti ragioni - spiega Jacob Armstrong, sustainable shipping officer di Transport&Environment - Oltre a un maggior numero di porti rispetto ad altri Paesi, come ad esempio il Belgio, ci sono molte navi gasiere, che passano diverso tempo in porto; ci sono inoltre tante navi da crociera, che generano molte emissioni quando sono attraccate. Infine anche la mancanza di impianti a terra per l'alimentazione elettrica delle navi ormeggiate è un altro fattore significativo. Esaminando solo le emissioni relative alle operazioni di carico, scarico e rifornimento, la classifica continua a vedere nelle prime due posizioni Rotterdam e Anversa con, rispettivamente, 640 e 341 migliaia di tonnellate. Questa volta le due città del Nord Europa sono seguite dal Pireo (206 mila tonnellate) e Amsterdam (163 mila tonnellate). Chiude la top ten il porto di Genova, con 147 mila tonnellate. La maggior parte delle attività inquinanti nel porto ligure è dovuta alle navi portacontainer, specifica l'esperto di Transport&Environment. Per l'organizzazione di Bruxelles i dati relativi alle emissioni dei porti e della filiera marittima mettono chiaramente a nudo l'impatto climatico dei porti ed evidenziano la necessità di investire in soluzioni sostenibili. L'analisi, specifica Transport&Environment, prende tra l'altro in considerazione solo le emissioni di CO2, le uniche previste dal regolamento europeo Mrv (Monitoring, reporting and verification), ma ad esse si aggiungono quelle di altri agenti inquinanti dell'aria come per esempio l'ossido di azoto (NOx) e l'anidride solforosa (SOx). I dati raccolti dovrebbero essere sufficienti a convincere i responsabili politici della necessità di garantire il giusto quadro normativo per applicare la tariffazione del carbonio a tutte le emissioni marittime in Europa, nonché per sostenere l'elettrificazione



L'Avvisatore Marittimo

Focus

completa dei porti e lo sviluppo del bunkeraggio di e-fuel - si legge nel rapporto - Ciò non solo ridurrà l'impatto climatico dei porti, ma migliorerà significativamente anche a qualità dell'aria e la salute delle persone che risiedono nelle città portuali. La determinazione del prezzo del carbonio nell'ambito dell'Ets (Emission trading scheme) dell'Unione Europea genererà infine un aumento significativo dei ricavi, parte dei quali può essere utilizzato per finanziare infrastrutture portuali in un'ottica di transizione ecologica per lo shipping.

RAPPORTI COMMERCIALI

Porto di Amburgo, Pechino si conferma primo partner

La Cina rimane il più importante partner commerciale del più grande porto universale della Germania, Amburgo, come ha riferito Port of Hamburg Marketing (Hhm - Hafen Hamburg Marketing). Il declino del flusso di container marittimi da e verso la Cina, registrato nel primo anno del Covid-19 nel 2020, è stato interrotto con un aumento del 5,5% su base annua, pari a 2,6 milioni di unità equivalenti a venti piedi (Teu) nel 2021, secondo la dichiarazione di Hhm. Con il nuovo servizio China Germany Express (Cgx), la compagnia tedesca di navigazione internazionale e di trasporto container Hapag-Lloyd collegherà il porto di Amburgo con il DaChan Bay Terminal in Cina meridionale, che appartiene al porto di Shenzhen, su base settimanale a partire da aprile. «Questo nuovo servizio di linea per container amplierà ulteriormente la gamma dei 18 servizi di linea che collegano Amburgo ai porti cinesi», ha affermato Axel Mattern, amministratore delegato di Hhm. Oltre al trasporto marittimo, i container vengono trasportati sempre più spesso su rotaia tra la Cina e Amburgo. Circa 160.000 Teu sono stati trasportati per via ferroviaria tra la città tedesca e più di 25 destinazioni cinesi l'anno scorso, con un aumento del 51%, secondo la dichiarazione. Anche se il viaggio di 12.000 chilometri tra Cina e Amburgo richiede attualmente circa 20 giorni per il trasporto ferroviario, il percorso terrestre tramite la Belt and Road Initiative (Bri) è più rapido di quello via mare, come ha osservato il porto. «Per le merci sensibili al fattore del tempo, i servizi ferroviari per container forniscono quindi un'alternativa interessante per il trasporto tra Amburgo e la Cina», ha spiegato Mattern. Sono più di 290 i collegamenti ferroviari della tratta, commercializzati da diversi fornitori. Dopo la flessione dell'anno precedente causata dalla pandemia, il volume di merci trasportate via mare nei terminal del porto di Amburgo si è ripreso nel 2021 ed è aumentato dell'1,9% su base annua, per un totale di 128,7 milioni di tonnellate. Anche se il viaggio di 12.000 chilometri tra Cina e Amburgo richiede attualmente circa 20 giorni per il trasporto ferroviario, il percorso terrestre tramite la Belt and Road Initiative (Bri) è più rapido di quello via mare, come ha osservato il porto. «Per le merci sensibili al fattore del tempo, i servizi ferroviari per container forniscono quindi un'alternativa interessante per il trasporto tra Amburgo e la Cina», ha spiegato Mattern. Sono più di 290 i collegamenti ferroviari della tratta, commercializzati da diversi fornitori. Dopo la flessione dell'anno precedente causata dalla pandemia, il volume di merci trasportate via mare nei terminal del porto di Amburgo si è ripreso nel 2021 ed è aumentato dell'1,9% su base annua, per un totale di 128,7 milioni di tonnellate.



SUPERSANZIONI

Biden blocca l'import di petrolio e gas russi

Anche Londra annuncia drastici tagli. Ma gli Usa non sono ancora autosufficienti e corteggiano Venezuela e Iran, pronti a togliere l'embargo in cambio di greggio

MAURIZIO STEFANINI

«Proibiremo tutte le importazioni di petrolio, gas e energia russe. Ciò significa che il petrolio russo non sarà più accettabile nei porti statunitensi e il popolo statunitense assisterà un altro duro colpo a Putin», ha annunciato ieri Joe Biden nella Sala Roosevelt della Casa Bianca. Un tentativo di puntare alla «arteria principale dell'economia russa» che, ovviamente, non sarà indolore per i cittadini Usa, esposti ai contraccolpi di prezzi record.

Intanto a New York le quotazioni balzavano infatti del 7,38%, fino a 128,11 dollari al barile.

Ma «difendere la libertà ha un costo», anche se ha promesso che farà «di tutto per minimizzare l'aumento dei prezzi qui da noi».

In nome di questa priorità Biden sembra essere disposto anche a trovare una intesa con le sanzionate Venezuela e Iran, che per conto proprio potrebbero cogliere l'occasione per rientrare con il loro export petrolifero a compensare quello che non verrà più dalla Russia.

A Caracas è andata già una delegazione mandata da Biden, sembra senza consultarsi con quel governo a interim di Guaidó che per Washington sarebbe l'unico legittimo: cosa che ha provocato le proteste del senatore Marco Rubio.

MISSIONE A CARACAS I primi contatti sembrano incoraggianti, e Maduro per conto suo ha promesso che riprenderà i colloqui con l'opposizione. Su questo tipo di promesse il presidente venezuelano si è rivelato in passato un bugiardo matricolato, ma forse ora con il venir meno dell'aiuto di una Russia che aveva in Venezuela due basi militari sarà costretto a mantenere qualcosa. Quanto all'Iran si potrebbe tornare a siglare un accordo sul nucleare, anche se in quel caso non ci sono contatti diretti. Le possibili intese dipendono da una mediazione europea.

Il ritorno sul mercato di Venezuela e Iran a compensare quel che non viene più dalla Russia si inserisce con la contemporanea decisione anche del Regno Unito di ridurre a zero le sue forniture energetiche di gas e petrolio dalla Russia già entro la fine del 2022. Anche se l'annuncio di Boris Johnson si riferisce a un Paese che grazie ai giacimenti del Mare del Nord importa da Mosca un quantitativo residuale di tali materie prime, rispetto al suo fabbisogno complessivo.

Biden ha riconosciuto che altri alleati non potranno ancora fare altrettanto, per il fatto che sono dipendenti dal petrolio e gas di provenienza russa.

Ma ha assicurato che lavorerà «in stretta collaborazione con l'Europa e i nostri soci» per aiutare anche loro a ridurre la loro dipendenza dalla energia russa.



Libero

Focus

«La Russia può continuare ad avanzare a un prezzo orribile, ma già è chiaro: l' Ucraina non sarà mai una vittoria per Putin», ha assicurato. «Putin potrà essere capace di prendere una città, ma non potrà mai controllare il Paese».

DIPENDENZA ENERGETICA Gli Usa sono a loro volta produttori di petrolio e gas, e se i prezzi sono abbastanza alti da rendere conveniente lo shale possono essere autosufficienti.

L' Europa invece dipende dall' importazione per il 90% del gas, al 40% di provenienza russa, e per il 97% del petrolio, al 25% di provenienza russa.

La Russia è ormai il Paese più sanzionato del mondo, avendo superato appunto Iran e Venezuela. E tutte le agenzie di rating la danno ormai in default. Ma anche negli Usa i prezzi della benzina tirano su l' inflazione ai massimi da 40 anni, e anche pensando alle elezioni di mezzo termine del prossimo 8 novembre Biden insiste da due settimane che vuole «ridurre il dolore che sente il popolo statunitense al distributore di benzina». Ormai stanno sui 4,17 dollari al gallone: più 10 centesimi in un giorno, e 55 in una settimana.

Anche prima di queste decisioni major petrolifere tipo ExxonMobil e Bp avevano iniziato a ridurre le importazioni dalla Russia. La Shell aveva comprato un carico di petrolio russo nel week-end, ma ha poi chiesto scusa e si è impegnata a non farlo più. I dati preliminari del Dipartimento di Energia Usa mostrano come l' import di greggio russo si era già ridotto a zero nella ultima settimana di febbraio - da 245 milioni di barili che aveva importato nel 2021. Un business che era stato pure in aumento, del 25% rispetto al 2020.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Port Logistic Press

Focus

Nicolini, Presidente Confetra: insieme a Milano per riflettere sulle prospettive economiche, industriali, logistiche del Paese.

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 2 minuti Milano - Domani mercoledì 9 marzo in Assolombarda a Milano inizierà, promossa da Confetra, Alsea e International Propeller Club, la tre giorni di incontri, seminari, focus group sul dialogo tra Logistica e Manifattura. Aprirà i lavori il Ministro Enrico Giovannini. 'È la prima edizione di questo evento che avviene a PNRR approvato e in fase di attuazione, ormai, da quasi un anno', ha dichiarato il Presidente di Confetra Guido Nicolini presentando l' appuntamento 2022. 'Abbiamo invitato le grandi centrali di spesa del nostro Settore - dalle Autorità di Sistema Portuale alle Ferrovie e all' ENAC - a raccontarci lo stato dell' arte. Infrastrutture, quindi, ma non solo. Si discuterà anche di competitività delle filiere, di export, di aumento dei costi delle materie prime, di reshoring e nearshoring, di Transizione ecologica e digitale: tutti temi che logistics industry ed industria produttrice di beni devono imparare a declinare insieme, in un processo di profondo ripensamento dei fondamentali dell' economia del Paese. Come al solito, daremo ampio spazio anche alla geoeconomia e alla geopolitica: la collocazione strategica dell' Italia nel contesto degli scambi globali deve assurgere sempre più a punto di riferimento delle nostre discussioni. Non ci interessano letture domestiche ed autoreferenziali, che tra l' altro oggi apparirebbero particolarmente fuori luogo e fuori contesto alla luce dei drammatici avvenimenti che stanno devastando la convivenza civile e pacifica dell' Europa' ha dichiarato il Presidente di Confetra. A Milano, quindi, spazio tra gli altri ai vertici di **Assoport**, Confcommercio, Confindustria, Confitarma, Ance, Anfia, Assoaeroporti. Presenti anche numerosi esponenti del mondo Accademico coinvolto con ben cinque Atenei, i centri studi e di ricerca SRM, IAI, ISPI, la Fondazione Ugo Bordoni, Limes. Interverranno esponenti di MIMS e MISE, di Dogane, le Regioni Lombardia, Piemonte e Liguria, Uniontrasporti. Nutrito il parterre Confetra, con i contributi di Fedespediti, Assologistica, ANAMA, Assohandlers, Assocad, Assiterminal, Assoferr, Fercargo, Federagenti e PharmacomItalia. 'Un contenitore autorevole ed istituzionale, di analisi ed idee, al servizio del Paese. Non ci appassionano manifestazioni partigiane. Il momento storico richiede a tutti un colpo d' ala, per esserne all' altezza' - ha concluso Nicolini - '1.300 registrati per la partecipazione alla tre giorni rappresentano il più importante riconoscimento alla qualità della nostra proposta e del nostro lavoro'.



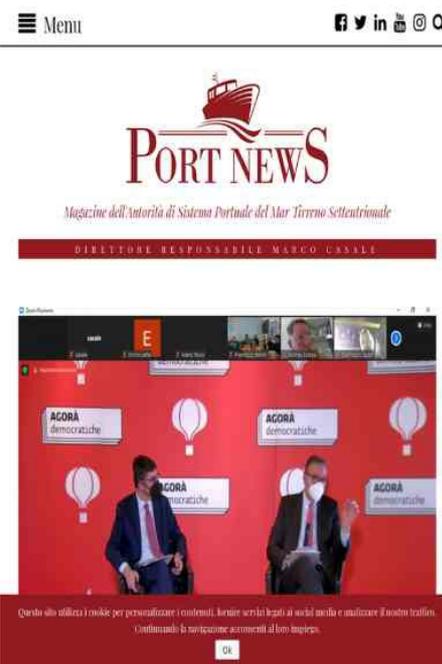
Port News

Focus

Il pragmatismo della semplificazione

Semplificare, semplificare e, ancora, semplificare. In casa del Partito Democratico, dove oggi si è svolto un convegno dedicato alla portualità, è questo il refrain che gli spettatori sentono ripetere incessantemente dai vari relatori che si sono succeduti nell' Agorà Democratica. Per il presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, i porti del Mediterraneo, sia pure in un contesto attualmente segnato dal dramma della guerra in Ucraina, stanno vivendo una stagione di rinnovata centralità. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza, che per l' Italia vale 221,5 miliardi se si sommano anche i 30 miliardi previsti dal fondo complementare per gli investimenti finanziato con l' ultimo scostamento di bilancio, è un' opportunità che va saputa cogliere attraverso una profonda rivitalizzazione del Sistema di management della portualità italiana. Giampieri è chiaro: "Prima di tutto - dice - serve un unico soggetto deputato alle attività di controllo delle Port Authority. E tali funzioni, per noi, non possono che essere svolte dal Ministero delle Infrastrutture". In secondo luogo, occorre "provare a recuperare i principi della Legge 84/94, ancora attuale, ma annacquata nel tempo". In una parola: "Va recuperata in favore delle Autorità Portuale un' autonomia finanziaria e amministrativa, senza però stravolgere la loro natura pubblicistica". Infine, una riflessione sul decreto legge 121/2021 che porta 'al centro' il piano regolatore e il Documento di pianificazione strategica di sistema lasciando agli enti territoriali solo una competenza di tipo consultivo e, comunque, limitata dal meccanismo del silenzio-assenso. Per Giampieri si tratta di uno strumento utile che consente alle **AdSP** di fornire anche in termini programmatici "quelle risposte che necessariamente dovremo dare entro il 2026. Il PNRR ha tempi talmente corti da richiedere lo sforzo di tutti". "La semplificazione - conclude il n.1 di **Assoport** - non deve essere una moda. Ma un approccio metodologico, un' abitudine di pensiero grazie alla quale risolvere i problemi più urgenti". A cominciare dai dragaggi: "i porti senza fondali non sono competitivi. Sui dragaggi tutte le regole discusse sino ad ora con la filiera sono state bloccate dal Ministero della Transizione Ecologica. Serve un cambio di passo".

di Redazione Port News



Porti aperti-intervento di Mattioli all' incontro di Agorà: Occorre una visione di sistema e una Governance efficiente

Roma, 8 marzo 2022 - Il Presidente di Confitarma, Mario Mattioli è intervenuto oggi all' incontro di Agorà online del Partito democratico dal titolo 'Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana', e, dopo aver ringraziato il Segretario Enrico Letta e i parlamentari del PD per la vicinanza da sempre dimostrata all' industria della navigazione e del cluster marittimo nazionale, ha evidenziato la grave crisi in atto per il conflitto in Ucraina 'che ci vede tutti preoccupati, in primis per la sorte delle popolazioni civili a cui va il nostro pensiero e l' auspicio di un rapido cessate il fuoco'. 'Tale situazione influisce, ovviamente, anche sulla nostra economia che viene dal mare, in particolare, si sta manifestando una discriminazione commerciale della flotta italiana rispetto ad altre flotte europee in quanto l' Italia ha innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto - MARSEC 3 - mentre altre navi hanno mantenuto un livello di sicurezza MARSEC 2'. Per quanto riguarda il PNRR e il Fondo Complementare, l' auspicio dell' armamento è che 'non rimanga un sogno'. Infatti, secondo Mattioli , è molto importante il coinvolgimento di tutti gli operatori, a cominciare proprio dai processi di individuazione delle opere infrastrutturali portuali. Emblematico l' esempio dell' elettrificazione delle banchine per le quali il Fondo Complementare ha stanziato 700 mln ripartiti su circa 35 interventi in altrettanti porti delle **AdSP**. 'Se si vuole rendere veramente utilizzabile questa soluzione non basta disporre dei fondi per realizzare le infrastrutture, ma occorre individuare quali banchine, per quali tipologie di nave e in quali porti intervenire prioritariamente; agire sul costo dell' energia elettrica ancora troppo elevato rispetto a quella prodotta con i combustibili tradizionali e incentivare il refitting delle navi esistenti affinché possano allacciarsi alla rete di terra. Tutto questo non può avvenire senza una visione di sistema e senza un confronto con le associazioni di categoria e con le imprese di navigazione'. Altro fatto fondamentale, è una governance portuale e marittima efficiente: 'da tempo chiediamo un interlocutore unico per tutte le problematiche politiche e tecniche relative al trasporto marittimo di bandiera nazionale. 'L' Italia dovrebbe rifarsi al modello francese, che ha istituito prima un Segretariato e poi un Ministero per il mare con una visione sistemica per la pianificazione di un' economia blu sostenibile. Da tempo assistiamo ad una riduzione dell' organico di figure legate al mare ma, al contempo, possiamo contare su professionalità fondamentali all' interno del nostro Ministero di riferimento. Tenendo conto delle difficili situazioni che abbiamo affrontato in questi anni di pandemia, dovremmo ora impostare una buona pianificazione che, guidata da una governance consapevole, consentirà di affrontare le nuove crisi che già sono alle porte, a cominciare da quella energetica'. In quest' ottica, Confitarma auspica una rapida attuazione, all' interno del quadro giuridico nazionale, degli

Redazione Seareporter.it



Sea Reporter

Focus

impegni assunti dalle autorità italiane in linea con la Decisione della Commissione UE del giugno 2020 per l'estensione dei benefici del Registro Internazionale alle bandiere UE e SEE. 'Tutelando il genuino interesse nazionale'. Inoltre, le imprese di trasporto marittimo (definiti servizi essenziali) hanno assicurato la continuità territoriale e l'approvvigionamento delle merci anche nei periodi più bui della pandemia, senza mai fermarsi. Da quasi due anni tali imprese attendono i ristori previsti dagli artt. 88 e 89 del DL 104/2020. Entrambi i decreti attuativi sono in attesa dell'autorizzazione comunitaria. Occorre quanto prima sbloccare i relativi iter. D'altro canto, il DL 59/2021 ha stanziato 500 milioni per la transizione green della flotta mercantile italiana e il decreto di attuazione ha previsto di suddividere le risorse in 'nuove navi green' e 'refitting'. Purtroppo, il provvedimento riguarda solo una parte della flotta. 'Confermare è necessario, al fine di assicurare i migliori risultati all'impegno del Paese nella transizione green, definire nuove risorse per l'intera flotta operata dalle imprese italiane'. La sfida del FIT for 55 Climate Package è molto importante e per questo 'chiediamo l'apertura di un tavolo interministeriale sui vari provvedimenti comunitari relativi alle misure per la riduzione delle emissioni e l'adozione di combustibili alternativi (EU - ETS - Emission Trading Scheme quote CO2 e FUELEU)'. Infine, il Presidente Mattioli ha rilevato l'inapplicabilità dell'incremento del contributo addizionale NASpl dello 0,5% ai contratti di arruolamento del personale marittimo che, oltre a presentare notevoli difficoltà applicative data la specificità del lavoro marittimo, determina effetti fortemente distorsivi sull'organizzazione del lavoro a bordo e sull'occupazione in quanto costringe le aziende ad aumentare la durata dei periodi di imbarco. Parimenti, la proposta di Direttiva del PE e del Consiglio relativa ai salari minimi, se non terrà conto delle peculiarità del lavoro marittimo, valorizzando adeguatamente la contrattazione collettiva, determinerà notevoli criticità per il settore che è regolato da norme specifiche, a livello sia internazionale che nazionale.

Ship Mag

Focus

Donne Pilota in mare, sono due in Italia. La storia di Teresa e Roberta a ShipMag traccia una nuova rotta

Dalla Sicilia a Venezia, in mare da quasi vent' anni: 'Con passione e cuore'

Emmanuele Gerboni

Roma - 'E' una vocazione', racconta Teresa Matarese , in prima linea da 24 anni in mare e poi operativa ad Augusta da quando ha compiuto 28 anni. La sua storia si incrocia con quella di Roberta Coppa , dal 2004 protagonista a Venezia. Sono legate dallo stesso destino professionale, sono piloti in mare: le uniche due donne in tutta Italia. A Shipmag, l' 8 marzo, festa della donna, spiegano cosa si prova a essere donne al comando in un settore dove prevalgono gli uomini . Un messaggio forte per tutto il comparto marittimo. 'Ho iniziato a manovrare da piccolina - spiega Teresa -mio padre era comandante. E' una passione che avevo dentro, poi nel corso degli anni sono riuscita a migliorare quel talento che avevo dentro di me: le manovre in mare sono un' arte'. Per Roberta l' inizio è diverso, nessuna tradizione in famiglia: 'Ho vissuto tanti anni in Liguria e ho scoperto questa professione: poi a Venezia ho fatto il concorso ed è iniziata l' avventura'. Famiglia e lavoro, c' è da trovare l' alchimia perfetta con una professione come quella di pilota 'dove non ci sono orari ma noi siamo simili ai dottori: se c' è un problema dobbiamo rispondere presente, è un lavoro dove ci vuole una dedizione assoluta. Verso questa professione ho il massimo rispetto e non voglio che il fatto di essere donna possa essere oggetto di problemi per i miei colleghi ', prosegue Teresa. Ci vuole cuore e anima: 'E' un lavoro difficile sia mentalmente che fisicamente, penso ad esempio alle manovre a Venezia che sono molte complicate tra nebbia, correnti e il canale dove servono diverse ore per navigarlo', aggiunge Roberta. Pilota e le donne, quale sarà il futuro ? 'Non credo che si debba ragionare in quest' ottica, fare il pilota non è per tutti: ben vengano le donne ma chi inizia questa carriera deve sapere quali sono i sacrifici da affrontare.', conclude Teresa.



Mattioli, Confitarma: "Gli armatori chiedono che il Pnrr non rimanga un sogno". Gariglio (Pd): "I porti sono il volano per lo sviluppo del Paese"

All' evento hanno partecipato i rappresentanti di tutte le organizzazioni nazionali del cluster portuale

Redazione

GENOVA - «Chiediamo una cosa sola: che il Pnrr con il Fondo complementare non rimanga un sogno». Non usa mezzi termini Mario Mattioli, intervenendo all' incontro di Agorà online del Partito democratico dedicato ai porti. «E' molto importante - ha spiegato il presidente di Confitarma - il coinvolgimento di tutti gli operatori, a cominciare proprio dai processi di individuazione delle opere infrastrutturali portuali. Emblematico l' esempio dell' elettrificazione delle banchine per le quali il Fondo Complementare ha stanziato 700 milioni ripartiti su circa 35 interventi in altrettanti porti. Se si vuole rendere veramente utilizzabile questa soluzione, non basta disporre dei fondi, ma occorre individuare quali banchine, per quali tipologie di nave e in quali scali intervenire prioritariamente. Non solo: occorre agire sul costo dell' energia elettrica ancora troppo elevato rispetto a quella prodotta con i combustibili tradizionali, e incentivare il refitting delle navi esistenti affinché possano allacciarsi alla rete di terra. Tutto questo non può avvenire senza una visione di sistema e senza un confronto con le associazioni di categoria e con le imprese di navigazione». In aggiunta alle preoccupazioni sulla guerra in Ucraina , Mattioli ha dichiarato che «si sta manifestando una discriminazione commerciale della flotta italiana rispetto ad altre flotte europee in quanto l' Italia ha innalzato il livello di sicurezza delle navi al massimo previsto, Marsec 3, mentre altre navi hanno mantenuto il livello Marsec 2». Il presidente di Confitarma ha chiuso ritornando su un' ormai annosa questione: la richiesta degli armatori italiani di avere un segretariato o un ministero del mare, in modo che ci sia un interlocutore unico per tutte le problematiche politiche e tecniche del trasporto marittimo di bandiera. Le conclusioni dell' Agorà dal titolo "Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana" sono state affidate a Davide Gariglio, capogruppo Pd in commissione Trasporti di Montecitorio . «Questo dibattito - ha detto - può essere definito una sorta di Stati generali del settore portuale, un comparto che rappresenta un volano per lo sviluppo del Paese, come ha affermato nella sua introduzione Enrico Letta. Un settore che ha dato un contributo fondamentale per sostenere l' economia nazionale nel corso della pandemia». All' evento hanno partecipato i rappresentanti di tutte le organizzazioni nazionali del cluster portuale. «Sarà compito ora del Pd - ha concluso Gariglio - raccogliere le istanze, fare una sintesi politica ed elaborare una serie di proposte capaci di rispondere con efficacia alle problematiche emerse».



Shipping Italy

Focus

All' Agorà del Pd sui porti un mare di richieste: 'Pnrr: meno opere, meglio finanziate'

Nell' occasione Giampieri (Assoporti) ha rivelato che anche la Regione Friuli ha impugnato il blitz attuato col Decreto Infrastrutture per tagliare le prerogative di Regioni, Comuni e Soprintendenze in banchina

Con quasi venti relatori chiamati a discettare per circa 5 minuti a testa di un tema tanto ampio quanto vago - 'Porti aperti, competitivi e regolati: un asset strategico per la ripresa economica italiana' - non sarà semplice per i parlamentari del Partito Democratico attivi sui temi marittimo-portuali (Davide Gariglio, Chiara Braga, Alberto Pagani, Andrea Romano), organizzatori di un' agorà dedicata all' economia portuale, trovare un bandolo, se non proprio una sintesi, fra i desiderata espressi da così numerose categorie, affini spesso solo per lo scenario del palco su cui si esibiscono. Fra i tanti spunti, i più inauditi (in senso letterale, quindi nuovi) sono parsi quelli offerti dal past president di Confetra, Nereo Marcucci, che ha messo in guardia sul furore infrastrutturale-transportistico del Pnrr: 'Servono meno opere ma meglio finanziate. Già sarebbe stato difficile rispettare tutto quanto ventilato coi costi di un anno fa, ma coi rincari registrati nelle materie prime in questi mesi si rischiano gare deserte a decine. Senza dimenticare, per restare ai porti, che in Italia si sono movimentati 500 milioni di tonnellate di merce nel 2010 e 490 nel 2019, pur avendo investito miliardi in quel decennio. Alla luce delle dinamiche emerse in questi ultimi 3-4 anni, fra autarchia trumpiana, pandemia ed ora guerra, i paradigmi dello scambio via mare potrebbero essere mutati stabilmente: forse, affinché sia profittevole, bisognerebbe ricalibrare l' investimento pubblico sulla ripresa della manifattura e della manifattura in banchina'. Per il resto nel pot pourri dem hanno trovato spazio tutti gli argomenti di più stretta attualità. Luigi Merlo (Federlogistica), stigmatizzata la disarticolazione fra Palazzo Chigi e Mims ('il primo col Ddl Concorrenza ha cancellato la previsione dell' emanazione di un regolamento ministeriale sulle concessioni portuali, il secondo continua a parlare del regolamento come una riforma cardine del Pnrr'), ha evidenziato come il 'tema' concessorio 'riguardi non tanto le modalità di rinnovo quanto l' uniformità di trattamento'. A fargli eco i vertici delle associazioni sorelle (perché parte del mondo Confrasporti) Federico Barbera (Fise Uniport) e Stefano Messina (Assarmatori), il cui intervento ha nuovamente messo in luce - era già successo in una recente tornata di audizioni parlamentari - come il focus di questo ramo del cluster si stia spostando dal comma 7 dell' articolo 18 al tema delle tariffe (terminalistiche e dei servizi tecnico-nautici) e della conformità al Regolamento Ue 352/2017, per quanto anche l' autoproduzione e la riforma della sua disciplina firmata proprio da Gariglio col DI Rilancio restino attenzionate. Anche, da un' altra prospettiva, dal sindacato. Soffermatosi inoltre, con Stefano Malorgio (Filt Cgil) e Claudio Tarlazzi (Ultrasporti), sull' esigenza (a valle del contenzioso con

SHIPPING ITALY.IT
Il quotidiano online del trasporto marittimo

POLITICA ASSOCIAZIONI

All' Agorà del Pd sui porti un mare di richieste: "Pnrr: meno opere, meglio finanziate"

Nell' occasione Giampieri (Assoporti) ha rivelato che anche la Regione Friuli ha impugnato il blitz attuato col Decreto Infrastrutture per tagliare le prerogative di Regioni, Comuni e Soprintendenze in banchina

DI ANDREA MOIZO | 8 MARZO 2022

Con quasi venti relatori chiamati a discettare per circa 5 minuti a testa di un tema tanto ampio

Shipping Italy

Focus

l' Ue) di preservare la natura pubblica delle Autorità di Sistema Portuale, e con Maurizio Diamante (Fit Cisl) su 'possibili estensioni delle prerogative degli articoli 17' e sulla necessità di dare attuazione 'oltre che alla norma sull' autoproduzione a quella in più lungo stand by sulla sicurezza (d.lgs 272/1999)'. Se Mario Mattioli (Confitarma) si è concentrato sui temi più caldi alla categoria (correttivi al Decreto Flotte, estensione Registro Internazionale, perplessità su Naspi e dibattito Ue in materia di salario minimo), concedendosi l' invito al legislatore all' istituzione di un Ministero del Mare (sul modello francese, 'ben noto al segretario Pd Enrico Letta', presente all' incontro), Luca Becce (Assiterminal) ha parlato di Costituzione, natura delle **Adsp** e rapporto fra regolazione e vigilanza amministrativa: 'Il titolo V, la concorrenza di Stato e Regioni, impediscono la piena attuazione della riforma Delrio: l' ipotizzata trasformazione degli enti portuali in Spa a controllo degli enti locali, peggiorerebbe la situazione, quando la direzione dovrebbe essere quella di solidificare la capacità strategica dello Stato. Che dovrebbe anche riprendere in mano il pallino della regolazione delle concessioni, lasciando all' Autorità di regolazione dei trasporti e ad altre entità la sola attività di verifica amministrativa'. Affini, infine, le posizioni su questi temi di Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**, che ha suggerito agli interlocutori dem di proseguire 'sulla strada delle semplificazioni, al fine di evitare duplicazioni di competenze e rendere più certi i tempi delle risposte che le **Adsp** chiedono ad altri enti, recuperando ad esse autonomia amministrativa oltre che finanziaria, sull' esempio di quanto fatto col Decreto Infrastrutture, ahimè impugnato innanzi la Corte Costituzionale anche dalla Regione Friuli dopo la Regione Toscana. Da ricordare in tal senso la riforma della disciplina dei dragaggi bloccata dal Mite'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Economia Trasporti

Il conflitto pesa sulle spedizioni marittime: aumentano costi e congestioni

(Teleborsa) - Il conflitto in Ucraina danneggerà tutti i segmenti delle spedizioni marittime poiché gli aumenti drammatici e volatili dei prezzi di materie prime come metalli, grano, petrolio e gas alimentano l'inflazione globale e frenano la domanda, secondo BIMCO, una delle più grandi associazioni marittime internazionali che rappresentano gli armatori. In particolare, non ci sarà l'atteso rimbalzo nel mercato delle petroliere, poiché i prezzi del petrolio hanno raggiunto il massimo da 13 anni, mentre i porti chiusi e i prezzi record del grano soffocano la domanda delle navi portarinfuse, ha affermato Niels Rasmussen, capo analista marittimo di BIMCO. Negli scorsi giorni le più grandi compagnie di navigazione mercantile al mondo (Maersk, Ocean Network Express, Hapag Lloyd e MSC) hanno annunciato di aver sospeso temporaneamente tutte le spedizioni di container da e verso la Russia in risposta alle sanzioni occidentali nei confronti di Mosca. La sospensione non include generi alimentari, forniture mediche e umanitarie. "I servizi sono ancora operativi e le prenotazioni relative ad esempio ad attrezzature mediche e cibo saranno comunque accettate", ha commentato Lars Jensen, esperto di trasporto marittimo e CEO della Vespucci Maritime. "Questo è essenzialmente un modo per mitigare i rischi nella catena di approvvigionamento più ampia - ha spiegato - I servizi per la Russia sono ancora operativi, ma se venissero interrotti improvvisamente tutti i container già a bordo delle navi rimarrebbero bloccati nei principali hub europei e aggraverebbero il problema della congestione". Maersk ha spiegato che l'invasione dell'Ucraina sta danneggiando le catene di approvvigionamento globali e aumentando i costi poiché le rotte di trasporto vengono messe sotto sopra, i prezzi del carburante salgono e alcuni vettori impongono "maggiorazioni per i rischi di guerra". "Le autorità doganali dell'Unione Europea stanno ispezionando tutte le unità da/per la Russia in transito nei loro terminal/porti per identificare le spedizioni sanzionate e soggette a restrizioni", ha detto Maersk ai suoi clienti. "Questa è una conseguenza diretta delle sanzioni, ma ci sono anche impatti indiretti poiché tutte le merci vengono ritardate e i nostri hub di trasbordo si congestionano, con un impatto sulle catene di approvvigionamento dei nostri clienti", ha aggiunto la società. Altri problemi potrebbero presto arrivare dalla carenza di marinai mercantili per equipaggiare navi commerciali, che porterebbe ulteriori rischi per le catene di approvvigionamento globali. Secondo i dati dell'International Chamber of Shipping, sono circa 1,89 milioni o marittimi che operano oltre 74.000 navi nella flotta mercantile globale. Di questa forza lavoro totale, 198.123 (10,5%) sono russi, di cui 71.652 ufficiali e 126.471 sono comuni. L'Ucraina conta 76.442 (4%) marittimi, di cui 47.058 ufficiali e 29.383 comuni. Insieme rappresentano quindi il 14,5% della forza lavoro marittima globale.

Martedì 8 Marzo 2022, ore 05:56

accedi | registrati | segue

teleborsa

Azioni Milano A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y

NOTIZIE QUOTAZIONI RUBRICHE AGENDA VIDEO ANALISI TECNICA STRUMENTI GUIDE

Home Page | Notizie | **Il conflitto pesa sulle spedizioni marittime: aumentano costi e congestioni**

Il conflitto pesa sulle spedizioni marittime: aumentano costi e congestioni

commenta | altre news

Economia, Trasporti | 08 marzo 2022 - 05:56

(Teleborsa) - Il conflitto in Ucraina danneggerà tutti i segmenti delle spedizioni marittime poiché gli aumenti drammatici e volatili dei prezzi di materie prime come metalli, grano, petrolio e gas alimentano l'inflazione globale e frenano la domanda, secondo BIMCO, una delle più grandi associazioni marittime internazionali che rappresentano gli armatori. In particolare, non ci sarà l'atteso rimbalzo nel mercato delle petroliere, poiché i prezzi del petrolio hanno raggiunto il massimo da 13 anni, mentre i porti chiusi e i prezzi record del grano soffocano la domanda delle navi portarinfuse, ha affermato Niels Rasmussen, capo analista marittimo di BIMCO.

Negli scorsi giorni le più grandi compagnie di navigazione mercantile al mondo

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori

Si muove in ribasso Carnival a Londra

(Teleborsa) - In forte ribasso la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere, che mostra un -6,18%. La tendenza ad una settimana di Carnival è più fiacca rispetto all'andamento del World Luxury Index. Tale cedimento potrebbe innescare opportunità di vendita del titolo da parte del mercato. Quadro tecnico in evidente deterioramento con supporti a controllo stimati in area 1.018,9 centesimi di sterlina (GBX). Al rialzo, invece, un livello polarizzante maggiori flussi in uscita è visto a quota 1.117,9. Il peggioramento di Carnival è evidenziato dall'incrocio al ribasso della media mobile a 5 giorni con la media mobile a 34 giorni. A brevissimo sono concrete le possibilità di nuove discese per target a 984,9.



Riforma, nuova idea: Authority azioniste nei terminal / IL RETROSCENA

Genova - Tutti sono d'accordo, ma la ricetta comune ancora non c'è. Al ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile il cantiere-bis sulla riforma dei porti è oltre l'orizzonte, ma tra una riunione e presidenti di Autorità di sistema e insigini giuristi stanno provando a studiare soluzioni di vario tipo

Genova - Tutti sono d'accordo, ma la ricetta comune ancora non c'è. Al ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile il cantiere-bis sulla riforma dei porti, è ancora oltre l'orizzonte, ma tra una riunione e l'altra intorno al dicastero guidato dal ministro Enrico Giovannini, presidenti di Autorità di sistema e insigini giuristi stanno provando a studiare soluzioni di vario tipo per adeguare la norma alla realtà del 2022. Tutti si condivide, in primo luogo, la necessità di una più forte capacità del nostro Paese di realizzare una politica portuale nazionale in grado di assicurare l'interesse nazionale. Una consapevolezza già chiara con il decreto Delrio del 2016 che ha posto le autorità portuali sotto gli indirizzi, e quindi la direzione, del ministero. Ma la norma del d.lgs. 169 va oggi in concreto attuata con strumenti più efficaci della conferenza dei presidenti delle autorità portuali in grado di selezionare dove investire per svolgere la politica dei trasporti del Paese anche tenuto conto degli investimenti delle multinazionali straniere che tendono a verticalizzare e degli Stati stranieri che esportano la loro sovranità attraverso le loro imprese pubbliche. È impensabile infatti, ritiene la stessa Commissione europea, che un numero così elevato di porti sia competitivo rispetto ai porti del Nord Europa, e agli stessi porti del mezzogiorno d'Europa, se non ben coordinati ad opera di un centrale magari condiviso fra il livello governativo e la conferenza delle Regioni. Una seconda ipotesi discussa per assicurare una maggiore presenza dello Stato nella erogazione dei servizi di interesse generale è quella che punta a modificare il comma 11 dell'articolo 6 della legge 84/94. Non si tratterebbe però dell'ennesimo tappullo, ma di un intervento chirurgico che potrebbe risultare un'equa mediazione tra quei soggetti che più spingono per una riforma di tipo privatistico delle Authority (Genova), e chi invece non disdegna lo status quo ma vorrebbe avere mani più libere nell'azione del proprio ente anche nell'attività di impresa (Trieste). In cosa consisterebbe questa modifica? Nei fatti oggi le **Adsp** hanno facoltà di investire, ma non in asset compresi nell'area demaniale sotto la loro giurisdizione, e questo perché, recita il comma 11, esse 'non possono svolgere, né direttamente, né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività a esse strettamente connesse', ma tuttavia l'Authority può 'assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale'. Si ricorderà che sulla base di questa norma, nel decennio scorso l'Authority portuale di Savona, oggi soppressa, acquisì la maggioranza

The Medi Telegraph

Focus

dell'interporto Vio a Vado Ligure. In tempi decisamente più recenti, per effetto di questa norma l'Autorità di sistema portuale triestina ha investito in numerose strutture logistiche lungo gli assi ferroviari di suo interesse, in modo da coordinare e strutturare la propria offerta verso il mercato intermodale dell'Europa Centrale e Orientale, sin qui uno dei perni strategici dell'ente guidato da Zeno D'Agostino. Ecco, l'idea è quella di aprire per le Authority la possibilità di investire anche all'interno nell'area demaniale, sotto la loro stessa giurisdizione ovviamente nel quadro delle scelte di politica dei trasporti del Paese. Questo significa che se un ente portuale ritenesse di dover entrare in società nella gestione di un terminal, lo potrebbe fare. Il modello ha già avuto successo - e che successo - in giro per il mondo: la sigla Psa, azionista del primo terminal container di destinazione in Italia, quello di Pra', altro non è che Port Singapore Authority: società pubblica che ha costruito la propria forza in casa ed è poi diventata tra i primi terminalisti al mondo. Hhla, recentemente entrato in grande stile a Trieste, è il primo terminalista di Amburgo, ed è controllata dall'ente federale che governa il territorio della città anseatica. Va detto che un intervento di questo tipo darebbe alle Authority uno strumento formidabile, e forse invertirebbe la natura della 84/94, che era nata per consegnare i porti, fetta dopo fetta, alla gestione dei privati. L'ipotesi sarebbe utile per cose piccole e cose grandi: il mantenimento di un controllo pubblico di Ente Bacini permetterebbe per esempio a Palazzo San Giorgio di conservare una situazione che in fondo va bene a tutti, investire finalmente nella vecchia struttura che giorno dopo giorno regge la pressione di uno dei maggiori poli di Riparazione navale del Mar Mediterraneo, chiudere nel cassetto una piccola grana, ma molto fastidiosa, fonte di in passato di infiniti bisticci tra le grandi e le piccole aziende che operano in questo specifico settore della portualità genovese. Ma la partecipazione diretta dell'ente aiuterebbe appunto anche in operazioni ben più macro. La presenza di un solido partner pubblico rassicurerebbe i potenziali investitori interessati ma non del tutto convinti a investire nel progetto del Molo VIII a Trieste (il maxi-terminal container che però nasce già sotto la pressione concorrenziale di Capodistria e Fiume), o nella Darsena Europa di Livorno, da tempo sotto una lunga gestazione. Operazioni che le autorità potrebbero ovviamente porre in essere nel rispetto dei principi europei d'intesa con i grandi operatori della logistica: sia le nuove opere della terminalistica (Livorno/darsena Europa e Trieste/Molo VIII) sia una politica di rete di sostegno ai corridoi impongono una collaborazione fra privato e pubblico anche usando gli strumenti dell'impresa.

Gestione navale: joint venture a Monaco fra Columbia Shipmanagement e Sea World

Mark O' Neil, Presidente e CEO del Gruppo CSM, ha sottolineato come 'la nuova joint venture metta insieme due soggetti con la stessa mentalità imprenditoriale'

Monaco - Columbia Shipmanagement (CSM), nel quadro di un piano di espansione delle sue attività in Francia, Italia e nel Principato di Monaco, ha siglato un accordo di joint venture, con Sea World Management (SWM), che a Monaco è radicata da anni. Lo si legge in una nota. Sulla base dell' intesa è stata costituita una nuova società in joint, denominata Columbia Seaworld Management (CSM Monaco) che, attraverso una piattaforma integrata, fornirà alla clientela servizi marittimi nei settori delle cisterne, delle navi bulker, dei container, delle crociere, MPP, offshore, superyacht, private jet, asset management. Giovandosi del network di SWM, consolidato nell' area mediterranea, CSM Monaco opererà quindi in stretta collaborazione con il team di management di SWM che verrà affiancato e rafforzato da professionisti di CSM. 'Questa intesa è per noi motivo di grande soddisfazione - ha commentato Roberto Corvetta, Ceo di SWM - e il risultato tangibile di tanti anni di duro lavoro'. 'Siamo orgogliosi - ha proseguito - di essere diventati partner di un Gruppo così importante, e ci impegneremo utilizzando tutte le nostre energie e il nostro bagaglio di esperienze per garantire il successo alla nuova iniziativa, che, ne sono certo, ci consentirà di espandere il nostro mercato e di garantire effetti positivi a tutti i nostri clienti'. Roberto Corvetta Il gruppo Columbia vanta anche una significativa esperienza nel settore del 'leisure' attraverso la sua Columbia Blue operation che offre il servizio più completo nel settore marittimo per le crociere, le spedizioni e il mercato yacht, insieme con servizi di management per jet aviation. Fornisce anche servizi alberghieri, igienici, di formazione e di equipaggio. Augurando buon lavoro alla nuova partnership, Mark O' Neil, Presidente e CEO del Gruppo CSM, ha sottolineato come 'la nuova joint venture metta insieme due soggetti con la stessa mentalità imprenditoriale, che si prefiggono l' obiettivo di garantire risultati economici e finanziari di successo ai maggiori soggetti che operano in questo importante mercato europeo'. 'CSM Monaco - ha aggiunto - metterà a disposizione l' intera gamma di servizi marittimi integrati, logistica, catering, management per jet privati, progetti speciali di management nel settore leisure, nonché management di eventi a disposizione dei clienti esistenti e dei clienti futuri in Francia, Italia e Monaco, ottimizzando l' eccellente network di cui Sea World Management dispone in quest' area. CSM Monaco, combinando le rispettive professionalità ed esperienze, è in grado di realizzare in questo mercato importanti economie di scala ad alti livelli di efficienza'.