



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 11 marzo 2022**



Prime Pagine

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

Primo Piano

10/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	25
<hr/>			
Segnali di ripresa condizionati da situazioni contingenti			

Savona, Vado

10/03/2022	Ship Mag	<i>Giancarlo Barlazzi</i>	26
<hr/>			
10/03/2022	Ship Mag	<i>Giancarlo Barlazzi</i>	27
<hr/>			
10/03/2022	The Medi Telegraph		29
<hr/>			

Genova, Voltri

10/03/2022	Corriere Marittimo		30
<hr/>			
10/03/2022	FerPress		32
<hr/>			
10/03/2022	PrimoCanale.it		33
<hr/>			
10/03/2022	Shipping Italy		34
<hr/>			

La Spezia

10/03/2022	Ansa		35
<hr/>			
10/03/2022	TeleBorsa		37
<hr/>			

Ravenna

10/03/2022	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	39
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

11/03/2022	AnconaNotizie		40
<hr/>			
11/03/2022	corriereadriatico.it		42
<hr/>			

11/03/2022 **corriereadriatico.it** 43
Ida Simonella, assessore al porto: «Opere, trasformazioni e sostenibilità ambientale nell' agenda dello scalo»

11/03/2022 **corriereadriatico.it** 44
Schiavoni (Confindustria): «Bene mettere l' hub al servizio delle aziende. Si rispetti la cantieristica»

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/03/2022 **Shipping Italy** 45
Adsp Civitavecchia girerà a Port Mobility parte dei diritti di porto

Napoli

10/03/2022 **Gazzetta di Napoli** *Pietro Pizzolla* 47
Cargo panamense trattenuto nel porto di Napoli per violazioni della normativa sulla sicurezza.

10/03/2022 **Informazioni Marittime** 48
Autotrasporto, fuel surcharge per le imprese della Campania

Bari

10/03/2022 **Il Nautilus** 50
Nel porto di Bari il nuovo sistema PortNet

Brindisi

10/03/2022 **Il Nautilus** 51
Nautica da diporto: la Puglia al 'Dubai International Boat Show' di Dubai

Taranto

10/03/2022 **Informare** 53
A gennaio il traffico delle merci nel porto di Taranto è diminuito del -31,0%

Catania

10/03/2022 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 54
Circle ottimizza la gestione doganale di EST

Augusta

10/03/2022 **(Sito) Adnkronos** 55
Porti, Cancellieri: 'Di Sarcina neo presidente Autorità Sicilia orientale'

10/03/2022	Ildenaro.it	56
Porti, Cancellieri: 'Di Sarcina neo presidente Autorità Sicilia orientale'		

Palermo, Termini Imerese

10/03/2022	(Sito) Adnkronos	57
Debutta al Porto di Palermo Costa Toscana, la 'smart city' itinerante totalmente green		
10/03/2022	(Sito) Adnkronos	59
Ucraina, Monti (AdSP): "Costo energia? Italia danneggiata da tanti no ideologici"		
10/03/2022	(Sito) Adnkronos	60
Porti, Monti (AdSP): "Nuovo volto a Palermo, 100 mln investiti per piccolo miracolo"		
10/03/2022	(Sito) Adnkronos	61
Costa Crociere, dg Zanetti: 'In estate intera flotta operativa, oltre 16mila occupati in Italia'		
10/03/2022	Ansa	62
Crociere: approda per la prima volta a Palermo Costa Toscana		
10/03/2022	FerPress	63
Costa Toscana debutta a Palermo nella stagione del rilancio delle crociere dopo il Covid		
10/03/2022	Il Nautilus	65
COSTA TOSCANA DEBUTTA A PALERMO		
10/03/2022	Ildenaro.it	67
Debutta al Porto di Palermo Costa Toscana, la 'smart city' itinerante totalmente green		
10/03/2022	Ildenaro.it	69
Ucraina, Monti (AdSP): "Costo energia? Italia danneggiata da tanti no ideologici"		
10/03/2022	Informazioni Marittime	70
Costa Toscana approda a Palermo		
11/03/2022	Primo Magazine	72
Costa Toscana debutta a Palermo		

Focus

10/03/2022	Ansa	73
Ucraina: l'incertezza delle sanzioni pesa sul traffico delle navi con la Russia		
10/03/2022	Ansa	74
Letexpo-Logistic, a Verona il trasporto del futuro		
10/03/2022	Ansa	75
Fincantieri: via alla costruzione del Terminal Msc Crociere a Miami		
10/03/2022	Il Nautilus	76
Presentazione dell'edizione 2022 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" e della nuova start up del Gruppo Contship driveMybox		
10/03/2022	Il Nautilus	78
Fsr di Qatar Gas situata al largo del Bangladesh		
10/03/2022	Il Nautilus	80
L'ICS segnala rischi per le catene di approvvigionamento a causa della carenza di marittimi ucraini e russi		

10/03/2022	Il Nautilus		83
<hr/>			
10/03/2022	Il Nautilus		85
<hr/>			
11/03/2022	Il Sole 24 Ore	Pagina 14	<i>Raoul de Forcade</i> 87
<hr/>			
10/03/2022	Informare		89
<hr/>			
10/03/2022	Informare		90
<hr/>			
10/03/2022	Informare		92
<hr/>			
10/03/2022	Informare		94
<hr/>			
10/03/2022	Informare		95
<hr/>			
10/03/2022	Informatore Navale		96
<hr/>			
10/03/2022	Informatore Navale		98
<hr/>			
10/03/2022	Informatore Navale		99
<hr/>			
10/03/2022	Informatore Navale		101
<hr/>			
10/03/2022	Informazioni Marittime		102
<hr/>			
10/03/2022	Informazioni Marittime		103
<hr/>			
10/03/2022	Informazioni Marittime		104
<hr/>			
11/03/2022	Italia Oggi	Pagina 21	105
<hr/>			
10/03/2022	Italpress		106
<hr/>			
11/03/2022	La Repubblica	Pagina 37	<i>DI ALDO FONTANAROSA</i> 108
<hr/>			
11/03/2022	La Stampa	Pagina 27	110
<hr/>			
10/03/2022	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i> 111
<hr/>			
10/03/2022	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i> 112
<hr/>			
11/03/2022	MF	Pagina 19	113
<hr/>			

11/03/2022	MF Pagina 19	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	114
<hr/>			
11/03/2022	MF Pagina 19		116
<hr/>			
10/03/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	117
<hr/>			
11/03/2022	Primo Magazine		119
<hr/>			
11/03/2022	Primo Magazine		120
<hr/>			
11/03/2022	Primo Magazine		121
<hr/>			
10/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	123
<hr/>			
10/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	124
<hr/>			
10/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	126
<hr/>			
10/03/2022	TeleBorsa		127
<hr/>			
10/03/2022	TeleBorsa		128
<hr/>			
10/03/2022	TeleBorsa		130
<hr/>			
10/03/2022	The Medi Telegraph		132
<hr/>			
10/03/2022	The Medi Telegraph		133
<hr/>			
10/03/2022	The Medi Telegraph		134
<hr/>			
10/03/2022	The Medi Telegraph		136
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 50-C - Tel. 06 6885281

FONDATO 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**



Ceferin, presidente Uefa
«La Superlega?
Un progetto terribile»
di **Guido De Carolis**
alle pagine 58 e 59



L'ATTACCO ALL'UCRAINA

Niente tregua, solo bombe

Fallito il colloquio in Turchia, altri raid a Mariupol. Il timore delle armi chimiche. Schröder dallo zar a Mosca

L'EUROPA ALLA PROVA

di **Paolo Lepri**

Mentre il presidente ucraino Volodymyr Zelensky, in maglietta verde militare, è asserragliato in un luogo segreto di Kiev per sfuggire ai bombardamenti russi, la reggia di Versailles, che ospita i leader europei per il vertice iniziato ieri, non sembra la scenografia più adatta per un incontro che affronti l'emergenza della tragedia alla quale stiamo assistendo. Le immagini contano.

continua a pagina 30

IL SENSO DELLA LOTTA

di **Antonio Scurati**

Gli ucraini combattono. Il popolo ucraino è in piedi e combatte. Lungo le coste del Mar Nero, nelle sterminate steppe del Nipiro, nelle periferie di Kiev, strada per strada, combatte. Va ripetuto, ribadito, compreso, proprio nel giorno luttuoso della strage dei bambini all'ospedale di Mariupol, perché va affermandosi l'idea degli ucraini come vittime, pronte al massacro, con il rischio di dimenticare che il loro coraggio non è solo quello della sofferenza ma è anche il coraggio della lotta.

continua a pagina 30



di **Andrea Nicastro** da pagina 2 a pagina 18

Il vertice Il premier: «Il Cremlino smetta di colpire i civili»

Sostegni economici, sanzioni

Asse tra Macron e Draghi

di **Stefano Montefiori**

L'intesa tra il premier Mario Draghi e il presidente Emmanuel Macron torna a pesare sugli equilibri europei. Asse tra Italia e Francia su sostegni economici all'Ucraina e sanzioni alla Russia. Il premier Draghi: «Il Cremlino smetta di colpire i civili».

a pagina 10

COLLOQUIO CON GIORGIA MELONI

«È giusto restare uniti»

di **Venanzio Postiglione**



«È giusto mandare le armi in Ucraina», dice la leader di Fratelli d'Italia Giorgia Meloni. «Attacchi stucchevoli contro Salvini».

a pagina 19

GIANNELLI



PRIMO PIANO

IL REPORTAGE

Fuga da Kiev «Presto sarà guerriglia»

di **Lorenzo Cremonesi**

La guerra sta lasciando lo spazio a una logorante guerriglia contro le truppe di occupazione russe.

a pagina 5

INTERVISTA A LAMORGESE

«Ecco come aiuteremo i profughi»

di **Florenza Sarzanini**



Gli arrivati in Italia, dice la ministra Lamorgese, 28 mila profughi. «Ecco il piano per aiutarli».

a pagina 11

LO SCRITTORE MARIAS

«Così Putin firma il crollo della Russia»

di **Paolo Lepri**

La Russia da questo conflitto «uscirà a pezzi» dice al Corriere lo scrittore spagnolo Javier Marias.

a pagina 21

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Casa Calenda Social Club

Carlo Calenda ha rivelato di avere scoperto da un tweet che la figlia fotografa era partita per l'Ucraina. «L'abbiamo cresciuta un tantino indipendente» ha commentato con ironia, alla ricerca di una solidarietà generazionale che ha subito ricevuto, insieme con qualche critica sul mazzinismo italiano di cui ormai sono portatori soprattutto i padri. Critica ingiustificata, in questo caso, perché è vero che la figlia di Calenda non è più una ragazzina ma una donna di 31 anni, però andare in guerra non è come andare in discoteca e una telefonata preventiva al vecchio genitore sarebbe stata nell'ordine delle cose auspicabili. Ecco, il punto è proprio questo: che la figlia ha diffuso la notizia del suo viaggio sui social, anziché in privato. E che il padre, a sua volta, se ne

è lamentato sui social, anziché in privato. L'intera comunicazione di casa Calenda è avvenuta in pubblico, come in certi condomini di una volta, dove i muri erano sottili e le finestre perennemente spalancate. E come se ormai i social venissero prima di tutto, persino della famiglia. Anzi, fossero diventati loro la nuova famiglia con cui relazionarsi. Tranne poi scorrere i commenti più malevoli e accorgersi che l'atteggiamento compulsivo di raccontare potenzialmente a chiunque ciò che interessa davvero a pochi è molto pericoloso. Perché quando metti il cuore a nudo in tempo reale, corri il rischio di farti mangiare da quelli che, pur essendo i tuoi «followers», rimangono sostanzialmente degli estranei.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



traduzione di Daniela Stalder

Una giovane donna alla ricerca del suo passato in una vecchia casa piena di ricordi e oscuri segreti.

Il nascondiglio
di Jenny Quintana
è un romanzo intrigante, tra introspezione e suspense.

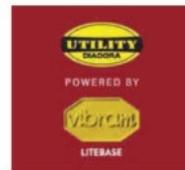
DOPO LA MALEDIZIONE DELLA VEDOVA
UN NUOVO ROMANZO MYSTERY
DI FRANCESCO BRIOSCHI EDITORE



I casi di Covid saliti del 30% in 7 giorni. Gimbe: "Presto sapremo se è una nuova ondata". Anziché l'inutile Green pass, era meglio tenere le misure anti-contagio



Venerdì 11 marzo 2022 - Anno 14 - n° 69
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 "Miri pulite. La vera storia"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SUL CAMPO Il gen. Bertolini: "Grave errore" Ecco le armi inviate a Kiev da Usa e Ue

■ I russi non controllano ancora i cieli e bombardano con missili a lunga gittata. Gli ucraini, forti dei 2,5 miliardi di aiuti militari americani dal 2014, resistono. L'ex comandante: "Così si favorisce l'escalation: ora bisogna trattare"

○ CANNAVÒ E MASSARI A PAG. 4 - 5

Mannelli



INCHIESTA I pm di Bolzano: fascicolo aperto

Figliuolo denunciato "Favori per suo figlio"

■ L'esposto in Procura: "Il generale chiese di cambiare il piano di impiego dei reparti degli Alpini. Il reggimento dell'allora capitano Federico Figliuolo inviato in missione Nato in Lettonia solo per fargli avere scatti di carriera"

○ RISIGLIA A PAG. 14

Vengo anch'io, no tu no

» Marco Travaglio

Nella rassegna stampa di ieri, spicca per originalità l'analisi di Nathalie Tocci sulla *Stampa*. Direttore dell'Istituto Affari Internazionali, già "Special Adviser dell'Alto rappresentante Federica Mogherini" (e ho detto tutto), ma specialmente consigliere di amministrazione dell'Eni, la Tocci sostiene che si può negoziare con tutti, ma non con Putin: con lui "è impossibile". Per due motivi. 1) "Putin vuole l'Ucraina" che, essendo "democratica, è una minaccia per Putin" e su questo "Kiev non è disposta a trattare, né possiamo esserlo noi" (noi maiestatico, non è ben chiaro se nel senso di Eni, di Iai, di Italia o più modestamente di Tocci). 2) "A differenza della Russia di Putin", che è "autocrazia e cleptocrazia", l'Ucraina e le altre "liberaldemocrazie sono tali proprio perché proteggono quei valori sui quali sono fondate". In attesa di conoscere nel dettaglio i valori della democrazia ucraina (esportati a suon di stragi in Donbass) e conoscendo già quelli delle nostre (esportati a suon di massacri in ex Jugoslavia, Afghanistan, Iraq, Libia e in combutta coi russi - in Siria ecc.), ci affascina quest'idea di negoziato del tutto inedita.

Non essendo del ramo, pensavamo dovessero parteciparvi - come avviene da millenni - le due parti in conflitto, per la banale ragione che, se non si mettono d'accordo loro, la guerra continua. Invece apprendiamo dalla Tocci che Putin va escluso a priori. Deciderà lei chi ammettere al tavolo per la Russia e naturalmente cosa scrivere nel trattato: "L'unico sbocco sensato" è il "cessate il fuoco immediato e incondizionato". Il che, a voler sottilizzare, renderebbe superfluo qualunque negoziato: se i russi si ritirano, la guerra finisce da sola. Per troppo serpeggia il sospetto che i russi non abbiano alcuna intenzione di seguire gli amorevoli consigli della Tocci. Anzi, a dirla tutta, gira voce che la guerra in Ucraina sia un po' più complicata del derby fra buoni e cattivi, fra liberaldemocrazie e cleptotirannidi, fra amici e nemici da pace che le *Sturmtruppen* da divano raccontano. Sennò dovremmo dichiarare guerra a tutti i tiranni del mondo, e pure a tutti i guerrafondai, inclusi i nostri. Poi dovremmo espellere dalla Nato la Turchia, che fa strage di curdi, e smettere di lasciare i regimi di Azerbaigian, Qatar, Arabia Saudita, Iran e Venezuela perché ci vendano il gas e il petrolio che non vogliamo più comprare da Mosca. E infine trascinare al Tribunale dell'Aja per crimini contro l'umanità i nostri governanti che bombardarono Belgrado e Baghdad sterminando molti più civili, anche bambini nelle scuole e negli ospedali, di quanti sia riuscito a uccidere Putin in Ucraina. Anche se, va detto, i bambini serbi e iracheni ebbero l'indubbio privilegio di essere massacrati da bombe liberaldemocratiche.

VERSAILLES I LEADER DELL'UE TAGLIATA FUORI CELEBRANO IL PROPRIO FALLIMENTO

Che c'è da ridere?

INTANTO IN UCRAINA NEGOZIATI FALLITI IN TURCHIA, BATTAGLIA SOCIAL MOSCA-KIEV SULL'ATTACCO ALL'OSPEDALE PEDIATRICO, FOLLI RINCARI IN EUROPA SU BENZINA E CIBO

○ CARUBBA, DE RUBERTIS, GRAMAGLIA, TUNDO E VERGINE DA PAG. 2 A 7

» LA GUERRA DELL'ARTE

Autogol italiano: Mosca rivuole i suoi capolavori

» Leonardo Bison

Mercoledì, l'Hermitage Museum di San Pietroburgo ha chiesto di restituire tutte le opere d'arte in prestito a mostre in Paesi ostili, "in base alla decisione del ministero russo della Cultura".
A PAG. 6 - 7

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Quelli che Putin sta male a pag. 3
- Montanari I guerrafondai da divano a pag. 11
- Coltorti Perché il mio no alle armi a pag. 11
- Barbacetto Il Comma 22 di S. Siro a pag. 11
- Rahaf Mohammed In fuga da Riad a pag. 17
- Luttazzi Luttwak suggerisce l'Attak a pag. 10

OGGI RIVOTANO GLI ISCRITTI

In Sicilia la "lista Conte" va forte

○ DE CAROLIS A PAG. 9



La cattiveria

Al Bano: "Non canterò più a Mosca". Ma non mi sembra il momento giusto per attenuare le sanzioni alla Russia

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

ARBORE&LAURITO: IL LIBRO

De Crescenzo nostro: il caffè filosofico, Capri e le donne in comune

○ RENZO ARBORE E MARISA LAURITO A PAG. 18



1993, MILANO E FIRENZE

"Stragi, la bionda non sono io": i pm sentono la Belotti

○ LILLO A PAG. 15





ANNO XVII NUMERO 60

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 11 MARZO 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVUE n. 5

Protezione e guerre. Gli europeisti scippano ai sovranisti l'egemonia sulla sicurezza. Lezioni da Versailles per gli utili idioti del putinismo

Prima la Sorbona. Ora Versailles. Ma la parola d'ordine resta sempre quella. Ed è la parola intorno a cui, anche oggi, ruota il futuro dell'Europa: sicurezza. Sono passati cinque anni dalla storica discorso tenuto da Emmanuel Macron, in tempo di pace, alla Sorbona di Parigi, quando il presidente francese, pochi mesi dopo essere stato eletto, tentò di rialzare con un'ambizioso progetto politico una verità cruciale della vicenda appena popolarista, sovranista e insistentemente patrimoniale. All'epoca, con un certo successo, i sovranisti cercarono di rispondere al desiderio di protezione dei cittadini proiettando il ragionamento in questo: per proteggere i cittadini europei occorre tornare agli stati nazionali e ogni tentativo di sfuggire a questa dinamica espone inevitabilmente ogni paese europeo a una maggiore vulnerabilità. In cinque parole: più protezione uguale più protezione. Cinque anni dopo, con la pandemia ancora

in corso e lo scoppio di una guerra che per ragioni diverse hanno spinto gli stati sovrani a compiere una discreta smentita delle scemenze populiste, il paradosso si è ribaltato e le parole romantiche pronunciate cinque anni fa da Macron alla Sorbona ora hanno la possibilità di diventare grazie a tutta l'Europa qualcosa di simile alla realtà. "L'Europa che noi conosciamo - dice Macron - è troppo debole, troppo lenta, troppo inefficace, non soltanto l'Europa può darsi una capacità di azione nel mondo davanti alle grandi sfide contemporanee". Cinque anni dopo, oggi Macron si ritrova nella reggia di Versailles, a 50 chilometri dalla Sorbona, insieme con i capi di stato e di governo dell'Unione europea per provare, in tempi non di pace, a chiudere il cerchio del sovranismo europeista giocando sui tre tavoli. Primo: rafforzare la capacità di difesa dell'Unione con un investimento economico finalizzato da un lato ad aumentare i nostri finanziamenti alla Nato (due per cento del pil) e dall'altro a svilup-

pare nel nostro continente una serie di progetti comuni in grado di dare all'Europa le capacità necessarie per difenderla da sola (vedi il programma Eurodrone). Secondo: ridurre la dipendenza europea dal gas russo attraverso una politica energetica comune in grado di compensare il deficit di approvvigionamento di alcuni stati membri (l'Italia avrà ancora da Croazia e Spagna a disporre il gas liquefatto che gli verrà venduto da Qatar, Giappone e Canada). Terzo: garantire un nuovo piano di ripresa e resilienza per tamponare i colpi di obbligazioni europee e di nuovi prestiti la crisi economica prodotta dalla guerra in Ucraina (il modello Sure utilizzato dalla Commissione per governare la disoccupazione nei mesi più duri della pandemia potrebbe diventare un modello utilizzabile anche per tamponare gli effetti derivati dalla crisi energetica). Il rovesciamento del paradosso sovranista oggi, nei giorni dell'assedio a Kyiv, nei giorni della guerra della Russia, nei giorni dell'aggressione di Putin al nostro

modello di democrazia liberale, non si trova dunque solo nella posizione imbarazzata dei vecchi utili idioti del putinismo danzati dall'escalation del loro vecchio amato leader. Ma lo si trova in qualcosa di più importante, di più profondo, che vive all'interno di una rivoluzione culturale che improvvisamente ha investito l'Europa. L'idea, cioè, che la protezione dei cittadini europei sia legata alla protezione non dal protectionismo sovranista ma del suo esatto contrario: l'accostamento europeo. Sanzioni europee per punire i nemici della libertà, sostegno europeo per proteggere i paesi europei dai costi che le sanzioni comportano. Contro gli effetti della storia, meglio muoversi su tutti i fronti più del diavolo che dei topoi. Chissà che non lo abbiano capito, cinque anni dopo, anche i vecchi utili idioti del putinismo. Più protezione uguale meno protectionismo. Meno protectionismo uguale più Europa. Più Europa uguale più libertà.

SERVONO L'ENERGIA E LA GUERRA PUTIN

Il gelo sull'adesione

A Versailles l'Ue perde tutto lo slancio sulla candidatura dell'Ucraina come stato membro

Bruxelles. Dopo le sanzioni senza precedenti per le violazioni economiche della Russia e la decisione di finanziare la fornitura di armi all'Ucraina, l'Unione europea non è pronta a fare un altro passo storico. I capi di stato e di governo rispondono alla richiesta di adesione del presidente Volodymyr Zelensky offrendogli di entrare, al limite, nel programma Erasmus. La possibilità di concedere all'Ucraina lo status di paese candidato, assieme all'ipotesi di embargo sugli idrocarburi, è stato uno dei temi più controversi nella prima giornata del vertice di Versailles. I paesi balcanici e dell'est-sud sono favorevoli. (Cortesia segue a pagina tre)

Mediazione fallita

In Turchia va in scena il non dialogo tra Ucraina e Russia; Putin accetta solo la resa di Kyiv

Antalya. Il primo incontro di alto livello tra i responsabili della diplomazia di Russia e Ucraina ieri ad Antalya, in Turchia, avrebbe dovuto essere un "inizio decisivo" per un "negoziato costruttivo di pace" e invece si è rivelato il contrario: un "non dialogo". È apparso in pubblico quasi incredulo Dimitro Kuleba, il ministro degli Esteri ucraino, dopo l'incontro di circa un'ora e mezza con il suo omologo russo, Sergei Lavrov, con la mediazione voluta con insistenza dalla Turchia, dal suo ministro degli Esteri Mevlut Cavusoglu e dal presidente, Recep Tayyip Erdogan. (Giustizio segue a pagina tre)

Dispensa Draghi

Non solo gas, Ferro, acciaio, grano. Il premier fa il conto con un'economia da reinventare

Roma. Armi, acciaio e grano. E' la malattia. Giuglietti ha bisogno di "ferro". Patuanelli cerca grano in Canada. C'è un mondo che deve rinunciare a un pezzo di mondo e che scopre quanto la nazione sia ora l'infinito insufficiente. Prima di partire per la Francia, Mario Draghi ha ascoltato i suoi ministri che lo hanno ragguagliato sulle nostre materie prime, la "dispensa paese". (Cortesia segue a pagina tre)

Andrea's Version

Cerchiamo di stare tutti un po' più calmi. Fortissimi ad ascoltare anche la campana di chi sostiene verità diverse dalle nostre. I dirigenti politici russi, per dirci una verità stupida non sembrano. Se insistono a girare da settimane che non solo non hanno scatenato nessuna guerra contro l'Ucraina, come ha ribadito anche ieri una testa fina come il loro ministro degli Esteri, ma non solo, che non hanno nemmeno dato il via a un'operazione militare, ecco, prendere in seria considerazione le loro parole sarebbe un dovere e doveroso. Verifichiamo una volta, due, tre. Certo, se dovessero mai entrare, fatte le verifiche, e spiegarci che l'ingresso di tanti russi nei confini ucraini fosse dovuto al fatto che il loro direttore dell'Agencia delle Entrate vi aveva specificato decine di migliaia di funzionari scovandolo su un enorme maltesino, questo no, questo potrebbe perfino voler dire che intendevano proprio prendersi per il culo.

Un baricentro a nord

I balcanici e gli scandinavi rilanciano i valori occidentali in un nuovo ordine globale

Milano. Le mediazioni sono fallite, quella turca forse nel modo peggiore, visto che il ministro degli Esteri russo, Sergei Lavrov, ha potuto ribadire la sua menzogna: "Non abbiamo attaccato l'Ucraina", e ha anche potuto definire "patetico" il cordoglio internazionale per l'attacco ai civili ucraini da parte dell'esercito russo a Mariupol. E' arrivato poi Gerhard Schröder a Mosca: l'ex cancelliere tedesco lavora per Garpzon, quindi per il Cremlino e di partito senza avvisare nessuno del governo di Berlino, che pure è guidato da un esponente del suo partito. E' forse andato da solo perché i suoi collaboratori si sono dimessi tutti la scorsa settimana, dopo l'invasione russa in Ucraina. Qual genere di mediazione possa impostare un dipendente di Vladimir Putin con il proprio capo è difficile da stabilire, o forse al contrario è chiarissimo: nessuna. La Russia continua a prepararsi la sua versione dei fatti, nessuno in Russia può dire "guerra" se non figurarsi in galleria. I soldati caduti non possono né essere nominati né essere sepolti, perché se la guerra non esiste non esistono nemmeno le persone che la combattono. Figurarsi se possono esistere le vittime, poi.

Esiste chi si difende, invece. Il presidente ucraino Volodymyr Zelensky (i nomi e i cognomi dei cittadini non vuole che siano nomi, sono singole persone, singole vite che scompaiono, travolte da una guerra pretestuosa. Kamala Harris, vicepresidente americana, arriva in Europa per rassicurare gli alleati nel primo viaggio che ha, questo sì, un'eco bideniana forte, dice che un'inchiesta per i crimini di guerra di Putin "dovrebbe assolutamente esserci". La ascoltano attenti i paesi ai confini dell'Ucraina: Lavrov ha detto che la Russia non ha ambizioni oltre i confini dell'Ucraina ma avendo negato pure l'offensiva in Ucraina, gli altri paesi limitrofi hanno ricominciato a tremare. A est, a sud, soprattutto a nord, dove si è creato un baricentro di difesa nuovo, solido, battagliero. "Se guardiamo agli ultimi ottocento, novecento anni di storia, possiamo dire che non siamo mai stati così sicuri", ha detto in modo controintuitivo il premier lettone, Krišjānis Kariņis, al Financial Times. "Abbiamo tanti alleati potenti, tanti paesi indipendenti con i nostri eserciti ben addestrati, e siamo in un mercato libero e prospero e aperto agli investimenti". Richard Milne, che si occupa di questo nord europeo da tempo per il Financial Times, dice che i Balcanici potrebbero essere "la Berlino ovest di questa generazione". Nei discorsi dei leader dei Paesi balcanici e della Scandinavia risuona forte una doppia convinzione: la pace ha un prezzo, e i governi occidentali devono metterlo in chiaro senza infingimenti, ma prosperità e benessere. La famosa ricerca della felicità che gli americani hanno in Costituzione, avranno il sovrano. Alexander Stubb, ex primo ministro finlandese, ha fatto un'analisi su Twitter molto lucida: la linea tra guerra e pace è netta e negli ultimi quattordici anni è stata varcata tre volte sempre dalla Russia, in Georgia nel 2008, in Crimea nel 2014 e in Ucraina oggi. In ragione di questo, lei sta creando un nuovo ordine globale, con nuove alleanze e, dice Stubb, dovremo organizzare nuove istituzioni adatte a questo nuovo mondo. Ma "tecnologia, economia e cambiamento climatico guideranno comunque il cambiamento. Non ci si può tagliare fuori. Un potere isolato non ha potere". (Paola Peduzzi)

Sanare l'asimmetria

Questo è il momento di un sostegno alla trattativa ai limiti dell'interferenza diretta

S i può fare finta di niente, ma quella di Putin è una guerra convenzionale protetta dalla deterrenza nucleare. Non importa quanto siano credibili le sue minacce sulle conseguenze "inimmaginabili" di una reazione bellica dell'occidente, importa che siano state pronunciate con spavalderia. In quella detenzione si fonda l'asimmetria degli avvenimenti e delle prospettive. L'invasione parte da quel momento. La deterrenza occidentale fondata sulle sanzioni non ha funzionato nonostante l'efficacia allo stato presente della guerra finanziaria, un aculeo nella pancia russa che ovviamente può rivelarsi entro certi limiti reversibile. L'energia inflazione e recessione sono lì a dimostrarlo. E nonostante la esitante e pasticciata decisione di armare nei limiti del possibile la resistenza, vietandosi di lasciare il controllo del ciclo.

Putin, un Putin dissuaso a invadere, avrebbe potuto tenere l'Ucraina sotto minaccia, lasciando intesa una forza in mille modi, asediandola sui tre fronti da cui è invece poi partita l'offensiva, indurre una sua autorità strategica per trattare da posizione di forza. Aveva cominciato così, con l'impresa di Crimea e con la presa a metà del Donbas, in parte delegati a truppe mascherate e contractor. Il salito nel buio del rullo compressore portato in territorio ucraino, con il corteggio della dichiarazione di egemonia imperiale neorussa e delle bandiere sovietiche sui carri armati, dei bombardamenti e dell'occupazione territoriale con una potente armata di terra nasce solo dalla mancata deterrenza. Cuba era stata invasa con l'assistenza americana all'impresa assicurata della Baia dei Porci. Non era, quella che i sovietici dicevano di voler scongiurare con le loro basi a 90 miglia dalla Florida, una minaccia alla loro sicurezza paragonabile all'attivismo della Nato a est dopo la fine della guerra fredda. Era molto di più. (segue a pagina due)

senza caricarsi troppo e indossarlo. E' come una situazione di lusso, rispetto a chi sembra il mykita polacco. Le auto incolonnate verso nord sbloccano le strade e ci vogliono quindici, sedici ore per fare tratti che in condizioni normali ne richiederebbero tre, molti domo qualche ora in macchina. Per evitare l'ingorgo, un ramo minore dell'ovaccuazione punta qui, verso il sud.

Trekking o scarpe da città, tutti battono i piedi per scaldarsi un po', tranne i vecchi che hanno un'aria importabile come se avessero saputo da anni che sarebbe finita così. (Babiner segue a pagina due)

Facce da guerra e lingue di legno

"La Russia non ha attaccato l'Ucraina", ha detto Lavrov. Giustamente ci indigna, il linguaggio dell'ideologia e della guerra è la menzogna. Poi c'è Canfora, che dice di peggio

Ha compreso quello che è "ho detto", abbilo al telefono il gran generale Zhukov al compagno Stalin, che aveva

"Non siete soli"

L'accoglienza della Romania agli ucraini è una squadra di volontari che sognano l'Europa

Siret, dal nostro inviato. I civili ucraini in fuga dall'operazione "speciale" ordinata dal presidente russo Vladimir Putin quindici giorni fa quando arrivano al confine con la Romania devono aspettare il controllo del passaporto in un passaggio stretto, lungo duecento metri, chiuso tra due reti di metallo e piazzato all'aperto. Una corrente artica in questi giorni ha portato la temperatura sotto lo zero e una legge del governo ucraino vieta agli ucraini in età da combattimento di abbandonare il paese e così il risultato è una colonna di donne, vecchi e bambini in fila per due e ferma sotto la neve.

Le macchine con gli uomini arrivano in montagna per un chilometro, fanno scendere i parenti con i trolley e le borse dei genitori e poi tornano indietro. E' l'Europa del 2022, quindi molti hanno scelto scarpa trekking perché sono caldi e più adatti al fondo ghiacciato della strada e zaini da montagna per portare via la poca roba che possono portare - altri hanno ai piedi Nike e Adidas, scarpe che non sembrano una scelta per questi giorni di spostamenti nel gelo ma magari sono le scarpe che preferiscono l'unico modo per spostarle senza caricarsi troppo e indossarlo. E' come una situazione di lusso, rispetto a chi sembra il mykita polacco. Le auto incolonnate verso nord sbloccano le strade e ci vogliono quindici, sedici ore per fare tratti che in condizioni normali ne richiederebbero tre, molti domo qualche ora in macchina. Per evitare l'ingorgo, un ramo minore dell'ovaccuazione punta qui, verso il sud.

Trekking o scarpe da città, tutti battono i piedi per scaldarsi un po', tranne i vecchi che hanno un'aria importabile come se avessero saputo da anni che sarebbe finita così. (Babiner segue a pagina due)

senza caricarsi troppo e indossarlo. E' come una situazione di lusso, rispetto a chi sembra il mykita polacco. Le auto incolonnate verso nord sbloccano le strade e ci vogliono quindici, sedici ore per fare tratti che in condizioni normali ne richiederebbero tre, molti domo qualche ora in macchina. Per evitare l'ingorgo, un ramo minore dell'ovaccuazione punta qui, verso il sud.

Visto da Israele

"Da Gerusalemme provo rabbia e rassegnazione". Intervista a Yossi Klein Halevi

Roma. "Provo un misto di rassegnazione, frustrazione e vergogna". Parlando così con il Foglio, Yossi Klein Halevi, fra i maggiori intellettuali israelo-americani, autore di *Letters to My Palestinian Neighbor*, senior fellow allo Shalom Hartman Institute di Gerusalemme e columnist del New York Times, sintetizza il suo sentimento sul nostro apparato di *Forze armate israeliane*. "Rassegnazione, perché come israeliano capisco che non abbiamo molte possibilità. Abbiamo la Russia al nostro confine, settentrionale e ci serve Putin quando attacchiamo le basi iraniane. Abbiamo cercato di prevenire il totale accerchiamento di Israele da parte delle forze iraniane e i loro proxy, Hamas a sud, Hezbollah a nord. E quindi non possiamo esprimere completamente quello che vorremmo dire. Il governo israeliano ha rifiutato la risoluzione contro la Russia all'Onu. Il ministro degli Esteri Yair Lapid ha condannato la Russia. Ma il primo ministro Naftali Bennett non lo ha fatto. Piuttosto, una ricalibratura di bande commessi ad altri progetti, così da valorizzare al massimo il cosiddetto uso delle. Investimenti, cioè, utili per scopi civili e militari. La Francia, il resto, su questo punto, aveva osato molto fin dalla prima stesura del suo Piano nazionale, aggirando in parte i vincoli imposti dalla Commissione europea, che non consentono di utilizzare i fondi del Recovery per spese belliche. Ora, questo stesso sentiero lo percorrerà anche la nostra Difesa.

"Ci servono armi"

"Il destino dell'Ucraina è quello dell'Ue". La guerra di Putin spiegata da un deputato di Kyiv

Roma. "Bene", dice. Poi ha come un ripensamento, sospira. "Per quanto sia possibile stare bene in questa situazione". Quella di Mykita Poturayev, di situazione, e grosso modo questa: "Sono a 600 chilometri di distanza dalla mia famiglia, da mia moglie e i miei figli, che sono a Kyiv, nella Kyiv assediata dall'esercito russo". Lui invece da qualche giorno non è più in Ucraina. "In qualità di capo delegazione del Parlamento di Osce, l'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa, sono stato trasferito nella nostra ambasciata a Varsavia, su richiesta dei ministri degli Esteri". Risponde al telefono di buon mattino. L'appuntamento era per la sera prima, poi all'ultimo momento si è dovuto rimandare. "Gli impegni sono continui, non c'è un attimo di sosta". E' una specie di ambasciatore aggiunto, Poturayev. Nato a Dnipro 82 anni fa, eletto nel 2019 al Parlamento con lo stesso partito del presidente Zelensky, ora è a Varsavia a coordinare l'arrivo in patria, attraverso la Polonia, degli aiuti: "Umanitari e non solo", spiega. E su quel non only, si percepisce l'ansia di specificare meglio. "Incontrando vari rappresentanti dei parlamenti europei, ho percepito una sorta di errore diffuso nello stabilire il rapporto tra cause e conseguenze. La crisi umanitaria in Ucraina è determinata da una e una conseguenza armata. E per fermare l'invasione, è dunque l'emergenza, ci servono armi". Ne sono arrivate, però. "Ne servono altre, soprattutto per distendere l'offensiva aerea di Mosca". (Valentinis segue nell'inserto IV)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle ore 20.30





il Giornale



9 77124 883008

20311

VENERDÌ 11 MARZO 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 59 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
058 7324971 | Email: inf.ott@ilgiornale.it

DAL 1974 CONTRO IL CORO

NON SOLO GUERRA

BENZINA SUL FUOCO

*Italia nel caos: vola il prezzo del carburante, diesel da record
L'allarme: stangata su tutta l'economia. Da lunedì Tir in sciopero
Putin provoca: il caro energia è colpa dell'Occidente*

La guerra in Ucraina fa volare i prezzi dei carburanti, livello record per il gasolio. Monta la protesta degli autotrasportatori: lunedì incrociano le braccia. Il rischio è la paralisi del Paese e il blocco delle forniture alimentari e industriali. Putin provoca ancora: la crisi energetica è colpa dell'Occidente.

servizi da pagina 2 a pagina 15

BOMBE SUI CONTI

di Augusto Minzolini

Ci voleva il prezzo della benzina alle stelle per renderci consapevoli che siamo in guerra. E magari pure le parole di Vladimir Putin per ricordarci che non stiamo combattendo con i fucili, i carri armati, le bombe, come gli ucraini, ma con le sanzioni economiche, che sono pur sempre armi a doppio taglio che fanno vittime pure da noi. Basta parlare con le organizzazioni dei pescatori e degli autotrasportatori a cui non tornano più i conti per il caro gasolio. Solo che come a Kiev lo Stato si prodiga per difendere, per quel che può, il popolo dall'esercito russo, anche da noi il governo si deve porre il problema di salvaguardare chi rischia di lasciarsi le penne dal punto di vista economico. E l'intervento sul costo della benzina è indispensabile, obbligato, visto che in questo momento è il principale fattore dell'aumento dell'inflazione.

Soprattutto, non si può andare in trincea con i meccanismi, per molti versi irrazionali, che da noi determinano il prezzo del carburante. Basta dare un'occhiata per restare basiti. Al prezzo all'origine, infatti, bisogna aggiungere le accise che contribuiscono per il 40% del costo finale. Si tratta di 19 tasse contenute alla voce «imposta di fabbricazione» alcune delle quali risalgono addirittura agli anni '30: si parte dalla guerra in Etiopia (1935) per passare alla crisi del canale di Suez (1956), per proseguire con il crollo della diga del Vajont (1963), l'alluvione di Firenze (1966), una serie di terremoti, cioè Belice (1968), Friuli (1970), Irpinia (1980), di missioni Onu, dal Libano alla Bosnia, e ancora, ancora. Sono imposte con cui lo Stato ha fatto fronte ad una serie di emergenze che si sono protratte nel tempo fino a diventare eterne.

Non basta. Poi, sulla somma del costo del carburante e delle accise, lo Stato calcola il 22% d'Iva. Per entrare nel dettaglio, prendiamo il caso che, dopo gli ultimi aumenti, la benzina sia arrivata a costare 2 euro e venti centesimi al litro: ebbene, il costo della materia prima è di euro 1,074 a cui vanno aggiunte le accise, che ammontano a euro 0,728 e, sulla somma di queste voci, va poi calcolata l'Iva. Per cui, alla fine, le tasse ammontano a euro 1,124 e rappresentano il 51% del costo alla pompa. Insomma, rispetto all'origine, il prezzo raddoppia.

Ora è evidente che se in una condizione normale e a prezzi normali il cittadino si abitua ad un meccanismo così assurdo (e non è giusto rispetto agli abitanti di altri Paesi), in un conflitto dove l'aumento del carburante non è solo una conseguenza della crisi ma addirittura un'arma, la situazione diventa insostenibile. È come se si andasse alla guerra economica non con il giubbotto anti-proiettile, ma con la spirale che indica il bersaglio stampata sul petto.

Motivo per cui il governo non può far finta di niente. Deve rivedere la struttura del costo del carburante o riducendo le accise o intervenendo sull'Iva. Ieri il governo irlandese, altro Paese coinvolto nel conflitto economico con Putin, ha annunciato un taglio temporaneo proprio delle accise su benzina e diesel. Una decisione di buon senso che il nostro governo farebbe bene ad adottare, per evitare che i cittadini diventino carne da macello e, soprattutto, di perdere la guerra.

NIENTE SCONTI

Londra fa fuori Abramovich e altri sei paperoni russi

Davide Zamberlan

a pagina 10



SANZIONI Il patron del Chelsea Roman Abramovich

SETTORE NEL MIRINO

Balneari in piazza: legge vergogna

Massimo Malpica

a pagina 16

RESTANO LE MASCHERINE AL CHIUSO

Il Covid non molla, su i contagi

Francesca Angeli

a pagina 18

INTELLETTUALI E NEGAZIONISMO (DI UN PROBLEMA)

Chi cancella la «Cancel culture»

di Luigi Mascheroni

a pagina 24

L'INTERVENTO

Ora vanno difesi gli interessi del nostro Paese

di Valentino Valentini

a pagina 12

MANCANZA DI VISIONE

Ideologia green e no al nucleare. Gli errori dell'Ue

di Pier Luigi del Visco

a pagina 13

segue con Fabri a pagina 8

DIPLOMAZIA IN CRISI

Ancora flop dei negoziati Kiev, fuggiti in 2 milioni

Fausto Biloslavo e Daniel Mosseri

Nessun passo in avanti dei negoziati tra Russia e Ucraina con la mediazione della Turchia. Kiev si prepara alla battaglia. Drama profughi: 2,3 milioni in fuga verso l'Europa.

da pagina 2 a pagina 4

AVANZATA E RESISTENZA

Ira del Cremlino sull'esercito impantanato

di Gian Micalessin

a pagina 6

IL VERTICE DI VERSAILLES

Ue divisa sul Recovery bis. Armi, asse Draghi-Eliseo

di Adalberto Signore

nostro inviato a Versailles

Rafforzare le capacità di difesa dell'Ue e ridurre le dipendenze energetiche del Vecchio continente. Sono i principali obiettivi del Consiglio informale che si è aperto ieri a Versailles.

a pagina 14

BOOM DI «VPN»

I russi provano ad aggirare la web-censura

di Francesco M. Del Vigo

a pagina 8

RIVOLTA NELLE CHAT A 5 STELLE

L'ultimo delirio dei grillini: litigano sull'invito a Zelensky

Domenico Di Sanzo a pagina 15

IL GIORNO

VENERDÌ 11 marzo 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Lombardia, a rischio i centri con meno di mille abitanti

**Mai così poche nascite
44 piccoli comuni
destinati a scomparire**

Balzarotti in Lombardia



Tragedia del Mottarone, la perizia

**Morte in funivia
La verità
da 114 fili**

A. Gianni in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

Piano Draghi per razionare luce e gas

Le ipotesi: due gradi in meno nelle abitazioni, orari degli uffici modificati, città più buie, divieto di esportare materie essenziali
Ma si pensa anche di aumentare la superficie coltivabile. Benzina e gasolio alle stelle, scatta lo sciopero dei camionisti

Servizi

da pag. 6 a pag. 9

L'Italia che contesta i sacrifici

**Siamo già noi
un po' come loro
Accettiamolo**

Marcella Cocchi

Ci sono due Italie anche nella protesta. Quella degli autotrasportatori che si fermeranno lunedì o dei pescherecci che continuano a non andare per mare perché i prezzi del carburante li stanno lasciando davvero a terra. Ma c'è anche un Paese del "Nimby" (not in my backyard, non nel mio giardino), che non è direttamente toccato dalla crisi eppure si lamenta perché sarà solo lievemente toccato il prezzo della propria comfort zone occidentale. Quest'Italia - non si sa se più cinica o ingenua - non sembra capire che le cose sono già andate oltre le parole di Zelensky: «Moriremo per essere come voi». No. Siamo noi che siamo già un po' come loro. Solo che non siamo in grado di sopportarlo.

Continua a pagina 7

A VERSAILLES LA UE CERCA L'INTESA SU ENERGIA E DIFESA COMUNE



Profughi
alla stazione
di Odessa

**Negoziato in stallo
No russo alla tregua,
Putin vuole la vittoria**

Il ministro degli Esteri russo Lavrov non concede il cessate il fuoco, anche se non esclude un incontro tra Putin e Zelensky. L'ambasciatore Mascolo: «Ecco perché la pace è ancora lontana». Vertice Ue su indipendenza energetica e difesa. Servizi alle pagine 2, 3, 4, 5, 10 e 11

DALLE CITTÀ

Il progetto della Regione

**Caseggiati
di via Bolla
Alloggi demoliti
e mura «salve»**

Anastasio nelle Cronache

Santa Giulia, missione 2026

**L'arena olimpica:
ellisse, tre anelli
e sedicimila posti**

Mingoa nelle Cronache

Lodi

**Sospeso
per un caffè
È protesta**

Arensi nelle Cronache



Orbetello, dedica al gerarca. Cavriago divisa sulla Russia

**Da Balbo al busto di Lenin
Il passato che non passa**

Mantiglion e Migliari a pagina 13



Ravenna, il caso di una volontaria dell'ambulanza

**Denuncia il molestatore
Non le danno più il posto**

Priviato a pagina 15

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 Selenio, Zinco e Vitamina E. Contiene 30 capsule.

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



Domani su Alias

EMERGENZA UCRAINA Voci dei profughi dall'Ospedale del Mare di Napoli. Prendono la parola gli artisti Olga Gurina e Olegg Kulay-Kulaychuk



Culture

ARCHEOLOGIA Giuliano De Felice racconta la nuova vita del Campo di prigionia 65 nella Murgia Federico Gurgone pagina 10



Visioni

VITALY MANSKY Parla il regista che ha filmato i principali leader russi: «Ora il dissenso sulla guerra non basta più» Lucrezia Ercolani pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

VENERDÌ 11 MARZO 2022 - ANNO LII - N° 60

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

Tra le macerie di Mariupol foto di Evgeniy Maicoletka/Ap

PIÙ ARMI, PIÙ GUERRA E VITTIME CIVILI

TOMMASO DI FRANCESCO

Scrivo come una persona che le guerre le ha viste e raccontate insieme al padre dei civili straziati sotto le bombe. E che per questo è contro ogni guerra. Così vedo in una sequenza temporale unica insieme all'elenco criminale delle stragi sanguinose in corso in questi giorni in Ucraina ad opera dei bombardamenti russi a Mariupol, Irpin, Kharkiv, anche la memoria testimoniata dei tanti «effetti collaterali» dei bombardamenti della Nato nel 1999 sull'ex Jugoslavia - Surdulica e Grdelica, strage di bambini la prima e di viaggiatori di un treno la seconda -, e quelle delle vittime civili dell'ospedale afgano di Medici Senza Frontiere a Kunduz colpito dai raid della Nato nell'ottobre 2015.

È proprio sotto l'effetto della tragedia delle donne e dei bambini dell'ospedale di Mariupol bersaglio delle bombe di Putin, mi interrogo rispetto alla scelta scellerata dell'Europa che, ringraziando Putin, riarma e su questo si ricompatta sotto l'egida della Germania che assegna 100 miliardi di spese militari alla Bundeswehr - una svolta preoccupante all'indietro di 360 gradi della Storia europea -, e poi decide, Italia compresa, di inviare armi in sostegno a Kiev. Ma così si pensa davvero di fermare la guerra in Ucraina? Ce ne sono forse poche di armi in Ucraina? Oppure è vero il contrario che, nei tre mesi dell'ammassamento di truppe russe alla frontiera, ogni paese occidentale - Gran Bretagna in primis - ha inviato tonnellate di armi e istruttori a quel paese.

— segue a pagina 6 —



In trappola

Niente di fatto dal vertice in Turchia tra Lavrov e Kuleba, la guerra di Putin in Ucraina resta senza tregua. Bombe anche sui presunti corridoi umanitari, denunciano le autorità di Kiev. Immagini choc da Mariupol, il giorno dopo l'attacco all'ospedale pediatrico pagine 2-7

Reportage Odessa blindata attende la sua sorte

SABATO ANGIERI

PAGINA 3

Nei bunker Sotto le bombe vicino alla centrale

PIERGIORGIO PESCALI

PAGINA 2

Ue Sul tavolo di Versailles sanzioni e debito comune

ANNA MARIA MERLO

PAGINA 4

Profughi Fuggiti dalla guerra già un milione di bambini

CARLO LANIA

PAGINA 6

Lele Corvi



Guerra ucraina Perché è sbagliato il paragone con la Resistenza

ALESSANDRO PORTELLI

Ho letto l'articolo di Luigi Manconi sulla moralità della resistenza in Ucraina e sulla giustezza di mandare armi. Non sono d'accordo (con Manconi non mi capita quasi mai) ma riconosco le ragioni e la serietà e ci penso. Vorrei che anche chi è d'accordo riconoscesse e rispettasse le mie.

— segue a pagina 15 —

Pacifismo La confusione tra Ue e Nato regna sovrana

MARCO BASCETTA

Del pacifismo, nelle sue diverse espressioni e gradi di radicalità, dei suoi limiti e delle sue virtù, si discute da sempre. Neppure le fedi religiose ne sono venute a capo. E se ne continuerà a discutere. Ma non si può certo sopportare che venga sbeffeggiato volgarmente.

— segue a pagina 14 —

all'interno

Suicidio assistito Alla camera il primo sì. «Passo storico»

ELEONORA MARITINI

PAGINA 7

Ungheria Pro vita e famiglia, Novák è la prima presidente

MASSIMO CONGIU

PAGINA 9

Spagna Castiglia e León, c'è l'accordo tra Pp e Vox

MARCO SANTOPADRE

PAGINA 9

Fine vita Moriremo di ipocrisia e burocrazia, non di eutanasia

MASSIMO VILLONE

Per una parte, il nostro Paese ritiene che si possa per legge obbligare a vivere chi piuttosto vuole liberamente morire. Una pretesa incivile. In Camera dei deputati l'assalto del centrodestra contro il suicidio assistito si può considerare complessivamente arginato, con 253 sì e 117 no.

— segue a pagina 15 —

20203
9 774025 212000
Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, dopo G.M. 2/2010





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 68 ITALIA
SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/A, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 11 Marzo 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A DICHA E PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" €1,80 L.30

La sfida
Mertens, il riscatto: in campo a Verona Insigne in panchina
Pino Taormina a pag. 18



Il mistero Maradona
Alcol e marijuana per raggirare Diego inchiesta sul suo clan
Francesco De Luca a pag. 19



Europa, piano anti guerra

►Macron: «Recovery da 100 miliardi». Più flessibilità e stop al gas di Mosca dal 2027
La Bce congela i tassi. Draghi: «Risposte rapide, nuovi aiuti alle famiglie e imprese»

Le misure
VIA IL PATTO DI STABILITÀ PER FAVORIRE LA CRESCITA
Amedeo Lepore

La guerra devasta le città e la popolazione dell'Ucraina, con incursioni efferate in luoghi distanti dagli obiettivi militari, provocando l'eccidio di bambini e donne inermi. Perciò, va fermata al più presto, impiegando ogni sensato mezzo. L'Europa, che è l'area più direttamente investita dal conflitto e dalle sue implicazioni, ha dimostrato finora una capacità di reazione efficace, con inusitate misure economiche, interventi di accoglienza umanitaria e sostegno avveduto alla resistenza. Eppure, questa parte del mondo è chiamata ad affrontare un altro fattore destabilizzante, insieme a quelli dell'emergenza bellica e degli equilibri geopolitici in bilico. Agli occhi di tutti, a cominciare dai più indigenti, dalle famiglie e dai percettori di reddito fisso, è apparso un incremento fuori controllo dei prezzi, che ora colpisce l'Europa con un ritmo dell'inflazione vicino al 6% su base annua. Anche per l'Economist Intelligence Unit è questo, insieme a una nuova interruzione delle catene di approvvigionamento, l'effetto economico più serio delle ostilità.
Continua a pag. 38

Mariupol sotto assedio e senza viveri, missili dalle navi su Odessa



Le città allo stremo

Marco Evangelisti e Cristiano Tinazzi alle pagg. 4 e 5

Le interviste del Mattino
«Bombe sull'ospedale è un crimine bellico»

Gigi Di Fiore a pag. 12



Arbia, l'ex cancelliere: alla Corte dell'Aja: i magistrati sono al lavoro

Bassi, Gentili, Pierantozzi e Rosana alle pagg. 8 e 9

Come risparmiare
Bollette, avanti con le luci led Nel carrello cibi in scadenza

Esposito e Santonastaso a pag. 11

L'effetto sanzioni
Abramovich, anche il calcio deve fare i conti con il conflitto

Stefano Boldrini a pag. 38

Affonda la tregua armi chimiche la nuova minaccia

►Turchia, a vuoto il vertice Lavrov-Kuleba si teme l'escalation, Schroeder va da Putin

Cristiana Mangani

Non c'è stato l'esito positivo che si sperava nel summit in Turchia tra i ministri degli esteri di Russia e Ucraina, Lavrov e Kuleba. Anzi, ora la paura è quella dell'escalation del conflitto con armi chimiche.
Alle pagg. 2 e 3

Oggi a Napoli
Tournèe del dolore dei solisti di Kiev «Niente note russe»

Giovanni Chianelli a pag. 7

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

PROMO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL. 26/94/2019

Stop alla Cig, i sindacati: è una buona notizia
Stellantis non lascia Pomigliano «Panda confermata per 4 anni»

Nando Santonastaso

La city car più amata dagli italiani non si sposta. La Panda continuerà ad essere prodotta almeno fino al 2026 nello stabilimento di Pomigliano d'Arco. I dubbi sulla permanenza nel sito campano, che circolavano da anni (l'ipotesi più accreditata parlava di un ritorno in Polonia), sono stati spazzati via dall'annuncio del Gruppo Stellantis ieri, durante l'incontro al ministero dello Sviluppo economico con le organ-

izzazioni sindacali in cui è stato fatto il punto sulle prospettive dei singoli impianti italiani all'indomani del Piano industriale illustrato il primo marzo dall'ad Taveres. Il futuro del sito sarà sull'asse Panda-Tonale, il Suv Alfa Romeo che entrerà in produzione tra aprile e giugno. Un'accoppiata che dovrebbe garantire piena occupazione a Pomigliano, ora limitata al 70% circa dei 4.300 dipendenti con il ricorso alla Cassa integrazione a rotazione.
A pag. 15





Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 144-N° 89 ITALIA Sped. in A.P. 08/03/2002 con L.4/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 11 Marzo 2022 • S. Costantino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dati giornalieri lordi: **16.748**

Dati giornalieri in forte: **134.629.792***

Rispetto al giorno precedente: **-10,9%**

Rispetto alla settimana precedente: **-35,6%**

Conference League Roma, vittoria e brividi fa tutto Sergio Oliveira gol pesante al Vitesse poi si fa espellere: 0-1

Angeloni e Sorrentino nello Sport



Esce "Corro da te" Favino&Leone «In sedia a rotelle per un amore senza pregiudizi»

Satta a pag. 26



Nelle città assediate manca il cibo e l'emergenza umanitaria tocca 4 milioni di bambini

La Ue prepara il piano anti-crisi

►Macron al vertice europeo lancia un «Recovery di guerra»: più flessibilità e bond condivisi Draghi: «Sostegni alle famiglie». Il caro benzina ferma i tir in Italia: scorte alimentari a rischio

Dove punta l'Europa che riparte da Versailles

Paolo Pombeni

A Versailles nel 1919 iniziò il tramonto dell'Europa, a Versailles ora sembra proprio che l'Europa risorga. Naturalmente si tratta di due Europe piuttosto diverse. Una, nel 1919, usciva dalla prima guerra mondiale con l'affermarsi di un ruolo determinante degli Usa, incapace di unirsi in una ricostruzione condivisa, orientata a quella che J. M. Keynes definì con una frase famosa una «pace cartaginese». Non le portò bene. La Germania cercò la rivincita mettendosi in mano ad Hitler, la rivoluzione bolscevica aveva sconvolto gli equilibri, gli Usa dopo un periodo isolazionista dovettero riconsiderare il loro ruolo mondiale. E arrivò la nuova guerra che definitivamente abbatté l'orgoglio dell'egemonia europea, con un continente diviso in due aree di influenza, la sua parte occidentale alleata degli Usa, ma in un ruolo decisamente minore, quella orientale ridotta a banale satellite di Mosca.

La faticosa costruzione dell'Unione Europea (...) Continua a pag. 24



Nessuna tregua

Un soldato ucraino con un bambino in braccio a Irpin (foto GETTY IMAGES)

ROMA La Ue: c'è un piano anti-crisi. Servizi da pag. 2 a pag. 11

I SERVIZI

Escalation militare
Le armi chimiche ora sono l'incubo

Mangani a pag. 2

Misure agli oligarchi
Bloccato il Chelsea la guerra allo stadio

A pag. 9 e Boldrini a pag. 24

Soldi e servizi per ripopolare le montagne

Gianluca De Rossi

Il governo cambia passo sulla montagna, decidendo di aumentare le risorse per favorire lo sviluppo economico e la ripresa degli oltre quattro milioni di abitanti che in Italia sorgono sui territori montani. L'obiettivo è contrastare lo spopolamento delle terre alte italiane e garantire un futuro a queste comunità, e ieri il Consiglio dei ministri ha approvato il disegno di legge per lo sviluppo e la valorizzazione delle zone montane.

A pag. 16

I pm: erano amanti

Verità negli sms dopo 5 anni «Non fu stupro»

Vincenzo Caramadre

Cisono voluti oltre cinque anni, ma alla fine è stato scagionato: non fu violenza sessuale. E la sua accusatrice ora rischia di finire sotto processo per calunnia. Protagonista un'ex coppia di amanti di Cassino: lui 45 anni, lei 25. La donna si sarebbe inventata, per ripicca, uno stupro mai avvenuto. L'uomo però ha mostrato i messaggi whatsapp e alla fine la Procura lo ha scagionato.

A pag. 15

SODDISFATTI O RIMBORSATI

PROVA PROSTAMOL PER UN MESE, SE NON SEI SODDISFATTO TI RIMBORSIAMO 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. **PROSTAMOL, SODDISFATTO E RIMBORSATO** valida per acquisti effettuati dal 01/03 al 30/04/22 nelle farmacie, parafarmacie, punti vendita della Grande Distribuzione Organizzata (G.D.O.), nei Concessionari G.D.O. e nelle farmacie online. Conserva il documento d'acquisto. Puoi richiedere solo A.I. rimborso, fino ad un massimo di 24.116.

Prodotti con rivoli e Termini e Condizioni su www.prostamol.it

Il Segno di LUCA

LO SCORPIONE DIRIGE L'ORCHESTRA

Oggi tutto contribuisce a creare una situazione che ti è favorevole, quasi avessi attorno a te una sorta di orchestra al completo, che non aspetta altro che le tue indicazioni per dare vita al concerto che hai in mente. Come in tutte le orchestre che si rispettano, c'è anche qualche elemento discordante. Il tuo compito sarà quello di integrare anche quelli che sembrano oppositori per trarne una melodia armoniosa.

MANTRA DEL GIORNO
Se qualcuno rema contro, chiedigli di remare più forte.

L'oroscopo all'Internero

€ 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero + Nuova Quotidiana di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo, il Messaggero + Corriere della Sport-Studio € 1,40, in Molise, il Messaggero + Prima Piano-Molise € 1,20, nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Studio € 1,50, 1.000 di Roma-vol. 3 + € 4,00 (solo Umbria e Abruzzo) + € 3,00 (solo Roma) + € 3,00 (solo Roma) + € 3,00 (solo Roma) + € 3,00 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 11 marzo 2022
1,60 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, le nostre inchieste

I predatori del Po finiscono nelle reti: task force per fermarli

Castagnoli nel Fascicolo Regionale



IN EDICOLA

QV ENIGMISTICA

1200
1 EURO

ristora
INSTANT DRINKS

Piano Draghi per razionare luce e gas

Le ipotesi: due gradi in meno nelle abitazioni, orari degli uffici modificati, città più buie, divieto di esportare materie essenziali
Ma si pensa anche di aumentare la superficie coltivabile. Benzina e gasolio alle stelle, scatta lo sciopero dei camionisti

Servizi da pag. 6 a pag. 9

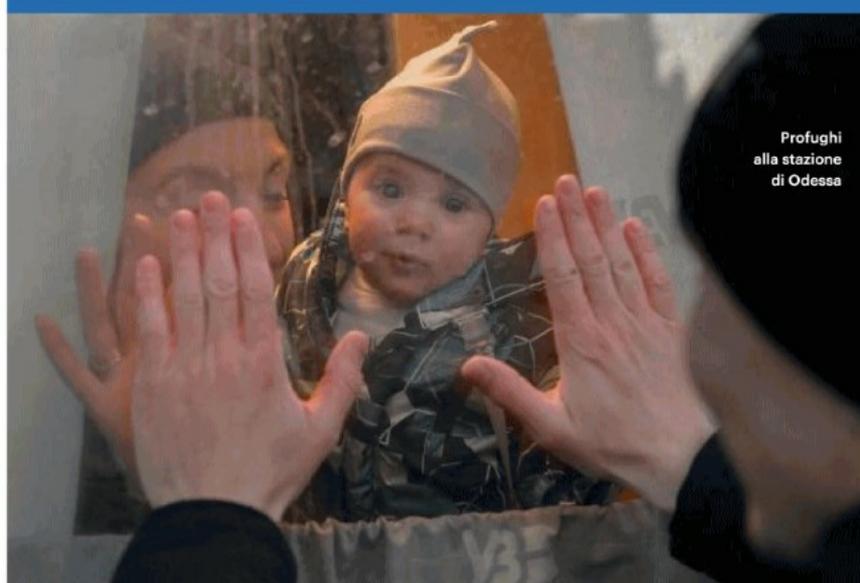
L'Italia che contesta i sacrifici
Siamo già noi un po' come loro Accettiamolo

Marcella Cocchi

Ci sono due Italie anche nella protesta. Quella degli autotrasportatori che si fermeranno lunedì o dei pescherecci che continuano a non andare per mare perché i prezzi del carburante li stanno lasciando davvero a terra. Ma c'è anche un Paese del "Nimby" (not in my backyard, non nel mio giardino), che non è direttamente toccato dalla crisi eppure si lamenta perché sarà solo lievemente toccato il prezzo della propria comfort zone occidentale. Quest'Italia - non si sa se più cinica o ingenua - non sembra capire che le cose sono già andate oltre le parole di Zelensky: «Moriranno per essere come voi». No. Siamo noi che siamo già un po' come loro. Solo che non siamo in grado di sopportarlo.

Continua a pagina 7

A VERSAILLES LA UE CERCA L'INTESA SU ENERGIA E DIFESA COMUNE



Profughi alla stazione di Odessa

Negoziato in stallo No russo alla tregua, Putin vuole la vittoria

Il ministro degli Esteri russo Lavrov non concede il cessate il fuoco, anche se non esclude un incontro tra Putin e Zelensky. L'ambasciatore Mascolo: «Ecco perché la pace è ancora lontana». Vertice Ue su indipendenza energetica e difesa. Servizi alle pagine 2, 3, 4, 5, 10 e 11

DALLE CITTÀ

Bologna, il dispositivo

Carabinieri, Polizia e Finanza Il taser debutta da lunedì

Zuppirolli in Cronaca

Bologna, tutti i dettagli

Ecco i fondi Pnrr: 157 milioni di euro per quattro progetti

Orsi in Cronaca

Basket, domenica la sfida

Fortitudo-Virtus, è l'ora del derby Tanti gli assenti

Gallo e Sella in Cronaca



Orbetello, dedica al gerarca. Cavriago divisa sulla Russia
Da Balbo al busto di Lenin Il passato che non passa

Mantignoni e Migliari a pagina 13



Ravenna, il caso di una volontaria dell'ambulanza
Denuncia il molestatore Non le danno più il posto

Privato a pagina 15

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





IL SECOLO XIX



VENERDÌ 11 MARZO 2022

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVI - NUMERO 58, 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

SFIDA AL GOVERNO SULLE CONCESSIONI
Balneari, 5 mila in piazza a Roma
«La Bolkestein è inapplicabile»

ONECDO / PAGINA 12



CONTAGI QUASI RADDOPPIATI A SCUOLA
Covid in Liguria, risalgono i casi
Le classi in quarantena sono 103

FORLED / PAGINA 23



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Economia-Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Cinema-Tv	Pagina 32/35
Xte	Pagina 37
Sport	Pagina 40
Meris	Pagina 47

DOMANI il 2° volume: LOCCHIO, LA MERAVIGLIA, LA MISURA. Dal Tardogotico al Rinascimento



KIEV, ABITANTI IN ARMI PRONTI ALLA BATTAGLIA STRADA PER STRADA
MANNOCCHI / PAGINE 2 E 3

Militari ucraini si dirigono verso Kiev a bordo di un mezzo blindato mentre un gruppo di profughi si allontana in direzione opposta FOTOFAPN

LE MINACCE DEL CREMLINO: «L'Occidente pagherà le conseguenze economiche delle sanzioni». MACRON: «NON VEDO PROSPETTIVE DI PACE A BREVE»

Putin dice no alla tregua

Nessun accordo sul cessate il fuoco, bombe sulle città. Timori per il possibile uso di armi chimiche L'Ucraina: «L'attacco all'ospedale è un crimine». Lavrov: «Avete usato i civili come scudi umani»

Non c'è dialogo possibile, per ora, tra Russia e Ucraina. Il tentativo di mediazione di Erdogan, in Turchia, non ha prodotto alcun risultato. Putin procede con il sistematico bombardamento delle città e avverte: «L'Occidente pagherà le conseguenze economiche delle sanzioni». Siteme che nel conflitto possano entrare in scena anche le armi chimiche. Il leader francese Macron prevede tempi lunghi per una possibile tregua. Kiev si prepara all'assedio e finora resiste. A Mariupol i morti nelle fosse comuni. SERVIZI / PAGINE 2-10

L'ANALISI
DOMENICO QUIRICO
LA NECESSARIA RISCOPERTA DELLA DIPLOMAZIA

In mezzo al furore, ai morti, alle richieste di resa, è l'ora di scrivere l'elogio della diplomazia, l'arte per cui non c'è mai nulla di definitivo e irrimediabile. I segnali ci sono, anche se flebili. L'ARTICOLO / PAGINA 8

ROLLI

LAVROV: NELL'OSPEDALE CERANO SOLDATI

LI HA SENTITI VAGIRE

IL VERTICE DI VERSAILLES
Marco Bresolin
Intesa tra i leader Ue: entro cinque anni stop al gas dalla Russia

I leader europei presenti al vertice di Versailles si sono impegnati ad azzerare entro cinque anni la dipendenza energetica dalla Russia, puntando su un mix di fonti alternative. L'ARTICOLO / PAGINA 9

IL FRONTE ECONOMICO

Stangata sui prezzi: quali prodotti aumenteranno

GILDA FERRARI E MONICA ZUNINO



Oltre a gas, luce e carburanti sono previsti rincari anche al ristorante e al bar. Aumenti in vista nei negozi, dall'abbigliamento agli alimentari. Salirà il costo del pane, prezzi bloccati al supermarket.

L'ARTICOLO / PAGINA 11



COME EVITARE LO SPETTRO RECESSIONE

STEFANO LEPRÌ
Negli ultimi 50 anni, un forte e brusco rincaro del petrolio ha sempre annunciato una recessione: imprese che chiudono, disoccupati che aumentano. L'ARTICOLO / PAGINA 11

AURUM
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco Cinema Odeon)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

L'altra sera ero ospite di Gerardo Greco al nostro Metropolis, e sulla scrivania dello studio c'era una carina ucraina e mentre aspettavo l'inizio della diretta mi è cascato l'occhio su una città - Nikolajewka - e ho avuto una devastante sensazione di inutilità, l'inutilità anzitutto di me stesso, delle parole che produco e ho prodotto in una carriera ormai ultratrentennale, mi sono ricordato di me ragazzo agli esordi nel mestiere, e un alpino che non tratteneva le lacrime, uno degli alpini in ritirata dalla Russia, un reduce dell'ordrenda battaglia di Nikolajewka del gennaio del 1943, l'ultimo sublime atto d'eroismo, l'ultimo vano massacro di quella demenziale invasione. Mi regalò i suoi stivali di feltro. Era sopravvissuto così: li aveva presi a un ucraino morto in combattimento, gli stivali di feltro leggeri come un'anima

Gli stivali di feltro

in punto di morte, caldi come la vita e come mai lo sono gli scarponi di cuoio. Una sventatissima ragazza anni dopo me li buttò, ritenendoli un ferrovicchio e non un monumento. Basta un gesto ad annientare milioni di parole. Penso alla mia faccia rigida di sentenze, sempre meno rigida, anno dopo anno, penso a Mario Rigoni Stern dentro il fuoco di Nikolajewka, «qualcuno ci aveva detto di andare oltre ma il nostro cuore ci ha portati qua. Si avanzava per andare a baita. Allora si che abbiamo lottato per la nostra Italia, per le nostre valli, i nostri campi, le nostre donne. Ci hanno detto che fummo meravigliosi. Forse sarà vero ma una lunga strada è stata segnata: ossa, zaini, scarponi, armi e sangue. Ora su queste cose il vento dondola i grani». E di nuovo tornerà il vento e dondoleranno i grani. —

Ramen
BROADSIDE
il vero ramen e piatti tipici giapponesi cucinati a vista!





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

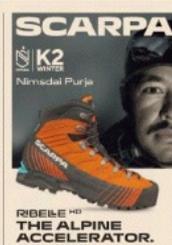
Adeempimenti
Certificazione unica entro il 16 marzo
Tutte le trappole da evitare



Barbara Massara — a pag. 40

Terzo settore
Precompilata, come gestire la comunicazione delle erogazioni

Jessica Pettinacci e Gabriele Sepio — a pag. 38



FTSE MIB 22886,69 -4,20% | SPREAD BUND 10Y 164,50 +18,00 | BRENT DTD 123,20 -5,75% | NATURAL GAS DUTCH 134,03 -10,50% | Indici & Numeri → p. 41-45

L'Europa unita sugli aiuti di Stato ma divisa sugli eurobond di guerra

Il summit Ue a Versailles

Il piano della Commissione: stop alla dipendenza dal gas russo entro il 2027

Germania e Olanda contrarie all'ipotesi di nuove emissioni per la difesa e l'energia

La Ue apre a una maggiore flessibilità sugli aiuti di Stato per affrontare la crisi innescata dalla guerra in Ucraina e dal boom delle materie prime. La Commissione Ue ha inviato agli Stati la proposta per un nuovo quadro

temporaneo: si a sostegni finanziari a settori e imprese più in difficoltà, con garanzie e prestiti sovvenzionati. Ieri prima giornata del vertice dei 27 Paesi Ue a Versailles, dove la presidente della Commissione, von der Leyen, ha presentato il piano per azzerare entro il 2027 la dipendenza dell'Unione dal gas russo. Divisioni tra i partner sull'ipotesi di nuovi bond comuni, sul modello Recovery Fund per far fronte allo shock energetico e finanziare la difesa comune: fredde Germania e Olanda, sì dell'Austria. Discussioni anche sul piano per ridurre la dipendenza energetica da Mosca: no di Berlino all'embargo totale su gas e petrolio russo. In salita anche il canale preferenziale per l'ingresso nella Ue dell'Ucraina.

Romano e Serafini — a pag. 3

IL PIANO ENERGIA

Bollette: nuove misure allo studio
Sei parchi eolici ok

Dominelli e Fotina — a pag. 7

LE STROZZATURE

Gasdotti, da Gela alle Alpi la rete usata solo a metà

Jacopo Gilberti — a pag. 8

IL VERTICE IN TURCHIA

Ucraina, trattativa in stallo
Le Borse tornano in rosso



Senza esito. I ministri Lavrov (a destra) e Kuleba (di spalle) al vertice di Antalya

Il calo delle Borse dall'inizio della guerra



Draghi: «L'economia rallenta» Bonomi: «Tempesta perfetta»

L'impatto della crisi

Il premier: l'Italia non è in recessione, forte sostegno a famiglie e aziende

L'economia rallenta e il governo focalizza l'attenzione sulla salvaguardia del potere di acquisto delle famiglie, sulla crisi energetica e sui sostegni al sistema produttivo. Anche perché, spiega il presidente di Confindustria Bonomi, tra Covid e crisi russa si è formata una tempesta perfetta che

minaccia da vicino l'economia. Il premier Draghi spiega: «C'è stato un rallentamento della crescita, dobbiamo sostenere il potere di acquisto delle famiglie con la stessa convinzione e rapidità con cui abbiamo sostenuto la risposta alla Russia». La crisi energetica e delle materie prime hanno un impatto che oggi può pregiudicare, dice Bonomi, «quello ci sembrava un rimbalzo del Pil nel 2021 e che si avviava nel 2022 a diventare crescita, finalmente, quindi a recuperare quelli che erano stati gli effetti della crisi innescata dall'emergenza Covid. «Siamo invece come nel gioco dell'oca, siamo ritornati al via».

Flammeri e Picchio — a pag. 6

ALLARME ANCE

«Subito misure sui costi in edilizia o il Pnrr fallisce»

Giorgio Santilli — a pag. 6

+20%

IL COSTO DELL'ACCIAIO in dieci giorni secondo le rilevazioni dell'Associazione costruttori

DOPO L'EMERGENZA

Smart working, resteranno le procedure semplificate

Pogliotti e Tucci — a pag. 10

STRATEGIE AZIENDALI

De Agostini cambia il vertice
Al via il riesame degli asset

Laura Galvagni — a pag. 11

GRANDI OPERE

Msc e Fincantieri partono i lavori per il terminal di Miami

Raoul de Forcade — a pag. 14

CONSIGLIO DEI MINISTRI



Agevolazioni, aiuti ai giovani e alle imprese: al via il rilancio della montagna

Marco Mobili — a pag. 9

LA FINANZA AGEVOLATA PER UN FUTURO COI BAFFI.



ATTENZIONE!
Baffi ad alto contenuto evolutivo. Se ti spuntano, vuol dire che sei avanti.

innova
finanza
Evolversi è un'impresa semplice.



Bce spaccata sul piano incentivi

Pur dicendosi pronta a qualunque azione in relazione alla crisi ucraina, la Bce ipotizza la chiusura degli aiuti del Qe per il terzo trimestre 2022. Divergenze nel direttivo su come agire a sostegno della ripresa e soprattutto per attenuare l'inflazione.

Bufacechi — a pag. 2

FALCHI & COLOMBE

CONFUSO COMPROMESSO

di Donato Masciandaro — a pag. 2

PANORAMA

EUTANASIA

Alla Camera primo sì alla legge per la morte assistita

La Camera ha approvato la legge sulla morte volontaria medicalmente assistita. Il provvedimento passa all'esame del Senato. Il testo dispone le norme per la facoltà di richiedere assistenza medica, al fine di porre fine volontariamente e autonomamente alla propria vita, in presenza di specifici presupposti e condizioni, nonché le modalità con le quali deve avvenire. — a pag. 11

GEOECONOMIA

MAL D'AFRICA MONETARIO TRA FRANCIA E CINA

di Giulio Sapelli — a pagina 13

IL FUTURO DELLA UE

OCCUPAZIONE E PIL, QUALI PARAMETRI IN EUROZONA

di G. Piga e P. Lourde — a pagina 12

L'ASSE TIM-OPEN FIBER

Sul tavolo del Mef il nuovo accordo sulla rete

Ieri sera riunione al Mef per autorizzare o meno Gdp a firmare un nuovo memorandum of understanding con Telecom per la rete unica con Open Fiber. — a pagina 13

DOMANI



Plus 24
Risparmio a rischio
Tutte le risposte

— in edicola con Il Sole

Moda 24

Fashion week
Parigi, tra emozioni e surrealismo

Angelo Fiaccaento — a pag. 19

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
2 mesi a solo 19,90 €. Per info:
ilsole24ore.com/abbonamenti
Servizio Clienti 02.30.300.600



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 11 marzo 2022
Anno LXXVIII - Numero 69 - € 1,20
San Costantino

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

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

GUERRA IN UCRAINA

Draghi prepara la trincea

Il premier evoca la recessione in Cdm. Poi si corregge «È solo un rallentamento»

Anche Montecitorio si adegua Un'ora in meno di termosifoni e risparmi sull'elettricità

Allarme di Confindustria Non ci sono più materiali la produzione rischia lo stop

A Roma
Bullismo a scuola
Indagati 6 minori
Un adolescente in ginocchio insultato «Sei un infame»
a pagina 19

Comune ko
La rivincita dei centri anziani
Saranno rimborsati quasi 50mila euro dal commissario ad hoc
a pagina 15

Caos sanità
In corsia manca l'anestesista
Nel Lazio sono 1400 con tumi massacranti Ne servono altri 500
Sbraga a pagina 17

Spesa amara
I mercati romani quasi deserti
Prezzi di frutta e carne in forte crescita Clienti in calo del 40%


Verucci a pagina 16

IL COMMENTO
L'idroelettrico è un asset da proteggere
DI RICCARDO MAZZONI
Draghi ha usato il bastone per rimproverare l'imprevidenza della politica, negli ultimi venti anni, sul fronte dell'approvvigionamento energetico.
segue a pagina 4

Il Tempo di Oshø
Luci spente e tutti a piedi
Toma lo spettro dell'Austerità



"Volemo rimette i telefoni a gettoni?"

DI Capua a pagina 5

Gli affari della famiglia Agnelli
Quelle azioni della Exor che pesano più delle altre
Giacobino a pagina 12

Investimenti nella Capitale
Terna mette 60 milioni per la nuova rete elettrica
Caleri a pagina 11

Ottavi di Conferenze: 1-0 al Vitesse
Alla Roma basta poco



Austini, Biafora e Zotti alle pagine 28 e 29

*** Dopo l'euforia per il recupero dell'economia post Covid l'umore del governo cambia. Draghi a Palazzo Chigi confessa di temere la recessione. Poi la retromarcia: «È solo un rallentamento». Ma la paura resta. La Confindustria e le associazioni dei costruttori lanciano l'allarme per la scarsità di materiali che ha già fermato il ciclo produttivo di alcune imprese. Intanto il caro energia colpisce tutti, anche Montecitorio, dove i questori hanno deciso di spegnere i termosifoni un'ora prima e di non lasciare luci e pc accesi.

Martini, De Leo e Zanchi alle pagine 2, 3, 4 e 5

Polemiche sul collegamento
L'invito di Fico a Zelensky fa esplodere i grillini
Solimene a pagina 6

I tormenti di Silvio
Dal fine vita allo ius scholae
Forza Italia si divide su tutto
Di Mario a pagina 9

Caccia all'oro russo
Nella black list Konov
P'oligarca nominato
Commendatore d'Italia


Di Corrado a pagina 7

TESSUTI ARREDO ROMA

TESSUTI
OGNI METRO 1 IN
OMAGGIO

FIERA DEL BIANCO

P.ZZA SAN SATURNINO 1 (PIAZZA VERBANO) TEL. 06.84240109

Il diario
di Maurizio Costanzo

Non sapevo che gli oligarchi russi, cioè gli stramiliardari, avessero sontuose ville in Toscana, zona Forte dei Marmi e meravigliosi yacht in Sardegna e altrove. Talvolta penso che sia meglio avere poco, così non ti levano nulla. Ma loro, gli oligarchi, saranno andati da Putin a dirgli: rivoglio la villa in Toscana, rivoglio lo yacht a Sorrento? Se dovesse accadere, non immaginiamo cosa Putin potrà rispondere. Quello stesso Putin che ricordiamo in affettuosa cordialità con Silvio Berlusconi pochi anni fa.





PNRR
Istruzioni
per l'uso

a pag. 34

DA 30 A 15 GIORNI

Brunetta vuole dimezzare i tempi dei procedimenti della pubblica amministrazione

Corsico a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 ONLINE

Estratti ruolo - La raccolta delle sentenze sull'impugnabilità

Riforma della cittadinanza - Il testo base adottato in Commissione alla Camera

Ristrutturazioni - La risposta a interpellato sul contributo erogato in Spagna

Ora l'Europa scopre di non avere autonomia strategica né militare, né energetica, né alimentare

Tino Oldani a pag. 5

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Mille bonus per la montagna

Crediti d'imposta per le Pmi guidate da giovani, per imprenditori agricoli e forestali, detraibilità ampliata per i mutui prima casa, premi per medici, sanitari e insegnanti

Crediti di imposta per tre anni alle piccole e medie imprese guidate da giovani che decideranno di avviare un'attività in un comune di montagna. Interessi passivi dei mutui prima casa detraibili ad ampio raggio per chi non ha ancora compiuto 41 anni. Incentivi ai medici e agli operatori sanitari che decideranno di andare a lavorare negli enti montani e agli insegnanti. Lo prevede un dal approvato ieri dal Consiglio dei ministri.

Corsico a pag. 34

Imprenditori italiani in guerra: chiudono i negozi e gli stabilimenti, fatturati ko



Marino Fabiani è un imprenditore calzaturiero marchigiano, la quasi totalità della sua produzione veniva esportata in Russia e Ucraina. Adesso assicura di essere a un passo dalla chiusura: «Avevamo già consegnato scarpe a nostri clienti abituali che ora, con la guerra, non riescono a pagarci e abbiamo migliaia di scarpe qui, che erano pronte per essere spedite e di cui non sappiamo che fare. Un danno enorme». Gli imprenditori di fronte alla guerra d'Ucraina. Al di là dell'etica e della solidarietà, pur prioritaria, vi sono le ripercussioni economiche che rischiano di travolgere i piccoli imprenditori. Uno o più mercati bloccati possono strangolare i conti economici di un'azienda.

Valentini a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO

Non vado spesso a mangiare da McDonald's in piazza XXIV Maggio a Milano, vicino alla redazione di ItaliaOggi. Ci vado solo quando sfro gli orari e non so dove andare a pranzo. Anche se una volta ci ho trovato persino **Ennio Doris**, come al solito arabile e gioviale, annegato con me in una folla festosa e multietnica di giovani. Ieri però, da McDonald's, ci sono andato apposta. L'ho fatto per complimentarmi silenziosamente con la decisione di chiudere contemporaneamente tutti i suoi 820 ristoranti in Russia per protestare contro l'aggressione di Putin all'Ucraina. La decisione del McD non è solo economica ma anche esistenziale. Il disagio dell'Urss avviene quando il primo McD venne aperto sulla Piazza Rossa a Mosca. Si crearono code di chilometri. I giovani russi assunsero capito che la dittatura del comunismo era finita. Festeggiavano con un hamburger. Adesso part'raggio la coppia della dittatura e del terrore è calata di nuovo. Speriamo che i McDonald's possano riaprire di nuovo.

IL RUOLO DELLE IMPRESE

Le sanzioni speciali piegheranno la Russia

Pardo a pag. 6

www.telepass.com

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

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

Telepass
LA VIA DELLA SEMPLICITÀ

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

**Con l'Idiccionario dei bilanci 2022 a €7,90 in più*



LA NAZIONE

VENERDÌ 11 marzo 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Ma restano sotto controllo i ricoveri

Il Covid non è sconfitto In Toscana e Umbria la fiammata dei contagi

Ulivelli nel Fascicolo Regionale



L'audizione di Viola, ex ad di Mps

«David Rossi era provato Temeva l'arresto»

Di Blasio nel Fascicolo Regionale



ristora
INSTANT DRINKS

Piano Draghi per razionare luce e gas

Le ipotesi: due gradi in meno nelle abitazioni, orari degli uffici modificati, città più buie, divieto di esportare materie essenziali
Ma si pensa anche di aumentare la superficie coltivabile. Benzina e gasolio alle stelle, scatta lo sciopero dei camionisti

Servizi
da pag. 6 a pag. 9

L'Italia che contesta i sacrifici Siamo già noi un po' come loro Accettiamolo

Marcella Cocchi

Ci sono due Italie anche nella protesta. Quella degli autotrasportatori che si fermeranno lunedì o dei pescherecci che continuano a non andare per mare perché i prezzi del carburante li stanno lasciando davvero a terra. Ma c'è anche un Paese del "Nimby" (not in my backyard, non nel mio giardino), che non è direttamente toccato dalla crisi eppure si lamenta perché sarà solo lievemente ritoccato il prezzo della propria comfort zone occidentale. Quest'Italia - non si sa se più cinica o ingenua - non sembra capire che le cose sono già andate oltre le parole di Zelensky: «Moriremo per essere come voi». No. Siamo noi che siamo già un po' come loro. Solo che non siamo in grado di sopportarlo.

Continua a pagina 7

A VERSAILLES LA UE CERCA L'INTESA SU ENERGIA E DIFESA COMUNE



Profughi alla stazione di Odessa

Negoziato in stallo No russo alla tregua, Putin vuole la vittoria

Il ministro degli Esteri russo Lavrov non concede il cessate il fuoco, anche se non esclude un incontro tra Putin e Zelensky. L'ambasciatore Mascolo: «Ecco perché la pace è ancora lontana». Vertice Ue su indipendenza energetica e difesa. Servizi alle pagine 2, 3, 4, 5, 10 e 11

DALLE CITTÀ

Firenze

Nuovo stadio Campo di Marte scommette sul futuro

Nathan in Cronaca

Firenze

Duomo e semafori Il caro energia svuota le casse

Servizio in Cronaca

Firenze

Movida-Comune Prove di dialogo per le notti sicure

Baldi in Cronaca



Orbetello, dedica al gerarca. Cavriago divisa sulla Russia Da Balbo al busto di Lenin Il passato che non passa

Mantigliani e Migliari a pagina 13



Ravenna, il caso di una volontaria dell'ambulanza Denuncia il molestatore Non le danno più il posto

Privato a pagina 15



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

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

la Repubblica

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

Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 58

Venerdì 11 marzo 2022

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,50



Senza cibo Una donna ucraina a Odessa rovista in un cassonetto dei rifiuti in cerca di qualcosa da mangiare

L'arma della fame

Campagne e allevamenti abbandonati, porti chiusi: l'Ucraina ora rischia la carestia. E i vecchi ricordano la grande strage di Stalin. Nulla di fatto al bilaterale in Turchia fra Lavrov e Kuleba. Lunga telefonata tra Erdogan e Biden. Nuovi bombardamenti sulle città

Draghi-Macron, intesa per un Recovery su energia e sicurezza. Ma la Germania frena

Il commento Lo scisma dall'Occidente di Andrea Bonanni

Al fronte di Kiev con le milizie "Un safari a caccia di russi" di Fabio Tonacci da Irpin

Fra i tank Nato in Romania "Temiamo attacchi chimici" di Paolo Mastrolilli da Smârdan

Piange la Costa Smeralda orfana dei suoi oligarchi di Brunella Giovara da P. Cervò

dal nostro inviato Giampaolo Visetti BUTENKI Le galline bianche di Nadiya Popova da sei giorni non beccano il pastone.

La decisione russa di lasciare il Consiglio d'Europa non è un semplice gesto di ripicca per la sospensione che le era stata inflitta dopo l'invasione dell'Ucraina.

Un decalogo per la pace di Bernard-Henri Lévy Sean Penn Salman Rushdie e Sting

Alice & Eileen & Simon & Felix. Una moderna educazione sentimentale. Sally Rooney DOVE SEI, MONDO BELLO

L'inedito Il libro segreto sul nazismo di Carlo Feltrinelli

Robinson Ti presento Sally Rooney si racconta domani su Robinson

Diritti Suicidio assistito La Camera dice sì Englaro: strada lunga Beppino Englaro, padre di Eluana

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50

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

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

con Anima Noir € 11,40

NZ



TRAMASCHIO E FEMMINA LA DIFFERENZA NON C'È

ANTONELLA VIOLA



Il mondo non è sempre come ci appare. Per secoli la Terra è stata immobile al centro dell'universo. Poi, con la rivoluzione copernicana, la scienza ha messo in discussione questo dogma e ha dato un significato nuovo e scandaloso alla domanda: chi siamo noi? - PAGINA 30

L'inchiesta Caso Montepaschi Greco indagato per abuso d'ufficio

MONICA SERRA - PAGINA 21



LA STAMPA

VENERDÌ 11 MARZO 2022



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € ■ ANNO 158 ■ N. 69 ■ IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ WWW.LASTAMPA.IT

GNN

L'ANALISI

PUTIN STA PERDENDO PAURA ARMI CHIMICHE

STEFANO STEFANINI

L'incontro di Antalya tra i Ministri degli Esteri russo e ucraino era destinato a un nulla di fatto. L'ucraino Dmytro Kuleba negoziava la pace, a costo di dolorose concessioni territoriali. Il suo Presidente le aveva ventilate. Il russo Sergei Lavrov chiedeva la resa. Il suo Presidente non gli consente altro. Non c'era punto d'incontro. Vladimir Putin sta perdendo la sua guerra. Non ha intenzione di accettare la disfatta. Ha cacciato se stesso e il suo Paese in un vicolo cieco. Aveva due obiettivi: un governo fantoccia a Kiev; una zona d'influenza russa ai confini della Nato. - PAGINA 29



IL CASO

SE LAVROV RACCONTA UN MONDO INVENTATO

ANNA ZAFESOVA

«Non abbiamo attaccato l'Ucraina». La diplomazia muore ad Antalya, sotto gli occhi esterrefatti dei padroni di casa turchi che avevano sperato che il faccia a faccia tra i ministri degli Esteri di dell'Ucraina e della Russia portasse almeno a un cessate il fuoco umanitario. Ma Sergey Lavrov distrugge subito le speranze: «Non siamo qui per questo, gli ucraini conoscono le nostre richieste». Il suo avversario ucraino Dmytro Kuleba conferma che i russi «da noi vogliono soltanto la resa», e ammette di non aver contato troppo sull'incontro, perché Lavrov «è venuto a parlare, non a decidere». - PAGINA 7



I PU-TEENS

"TENETEVI IL DONBASS MA RIDATECI NETFLIX"

FRANCESCO SPORZA

E voi, cosa vedete sul vostro schermo? Sono spariti: Instagram, Twitter, Netflix, Nike, Ikea, Airbnb, Bbc. - PAGINA 8

FALLITE LE TRATTATIVE AD ANTALYA. ANCORA BOMBE SU MARIUPOL. MACRON: NESSUNA PACE A BREVE



Senza tregua

GIANLUCA PANNELLA, FRANCESCA SPORZA

"COSÌ CI SIAMO ARMATI PER DIFENDERE KIEV" FRANCESCO MANNOCCHI. Vassily ha quarantacinque anni, lavora come consulente per aziende di trasporti da tanti anni. - PAGINA 2

"NOI CIVILI IN FUGA CON LA CROCE ROSSA" GIANLUCA CECERE. La mattina inizia con una chiamata alla Croce Rossa, bisogna andare a prendere una famiglia. - PAGINA 14

IL COMMENTO

COSAVALE DI PIÙ TRAVITA E LIBERTÀ

VITO MANCUSO

Apocalisse letteralmente significa «rivoluzione». Ci sono momenti nei quali la Storia bussava alla porta della coscienza e impone domande decisive, rispondendo alle quali si ha una rivelazione. Sono i momenti «apocalittici». Io penso che noi ne stiamo vivendo uno e la domanda apocalittica o rivelativa che sento premere dentro di me è la seguente: vale di più la vita o la libertà? Vita e libertà sono i due valori decisivi per ognuno di noi: la vita è la nostra dimensione fisica, la libertà è la nostra dimensione morale. Tra di esse dovrebbe sempre esserci armonia. - PAGINA 18



IL DIBATTITO

ELOGIO NECESSARIO DELLA DIPLOMAZIA

DOMENICO QUIRICO

In mezzo al furore, ai morti, alle richieste di resa, e la regna una notte spaventosa, è il momento di scrivere, a lettere maiuscole, l'elogio della diplomazia, la diplomazia dell'età classica, quella per cui non c'è mai nulla di definitivo e di irreparabile. I segnali sono flebili ad Antalya, potrebbero essere ben più importanti da Versailles. Ma si ha il dovere di accompagnarli con uno splendore di resurrezione e un sentimento di gratitudine. Perché il ritorno possibile della diplomazia significa un metodo: che le cose vanno affrontate e non subite, mantenere aperti i canali di comunicazione, parlare. - PAGINA 13



L'EUROPA

IL PATTO DI VERSAILLES "BASTA COL GAS RUSSO"

MARCO BRESOLIN

Cinque anni per azzerare la dipendenza energetica dalla Russia: stop a gas, petrolio e carbone entro il 2027. - PAGINA 12

LE OPINIONI

Quelle riforme mancate che ora affondano lo Zar

Jim O'Neill

Perché Mosca e Pechino sfidano l'ordine liberale Michael R. Gordon

L'ECONOMIA

IL CARO PETROLIO INCUBO RECESSIONE

STEFANO LEPRI

Negli ultimi 50 anni, un forte e brusco rincaro del petrolio ha sempre annunciato una recessione. Accadrà anche questa volta? - PAGINA 17

LA STORIA

"GUARIREMO SOFIA SORELLA DI POLINA"

MARIA BERLINGUER

Sofia non chiede e la nonna non gliene parla. C'è un patto implicito tra nonna e nipote per non tornare alla strage. - PAGINA 15

BUONGIORNO

L'altra sera ero ospite di Gerardo Greco al nostro Metropolis, e sulla scrivania dello studio c'era una cartina ucraina e mentre aspettavo l'inizio della diretta mi è cascato l'occhio su una città - Nikolajewka - e ho avuto una devastante sensazione di inutilità, l'inutilità anzitutto di me stesso, delle parole che produco e ho prodotto in una carriera ormai ultratrentennale, mi sono ricordato di me ragazzo agli esordi nel mestiere, e un alpino che non tratteneva le lacrime, uno degli alpini in ritirata dalla Russia, un reduce dell'ordine battaglia di Nikolajewka del gennaio del 1943, l'ultimo sublime atto d'eroismo, l'ultimo vano massacro di quella demenziale invasione. Mi regalò i suoi stivali di feltro. Era sopravvissuto così: li aveva presi a un ucraino morto in combattimento, gli stivali di feltro leggeri come un'anima

Gli stivali di feltro

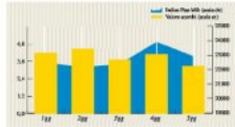
MATTIA FELTRI

in punto di morte, caldi come la vita e come mai lo sono gli scarponi di cuoio. Una sventatissima ragazza anni dopo me li buttò, ritenendoli un ferreo vecchio e non un monumento. Basta un gesto ad ammutolire milioni di parole. Penso alla mia faccia rigida di sentenze, sempre meno rigida, anno dopo anno, penso a Mario Rigoni Stern dentro il fuoco di Nikolajewka, «qualcuno ci aveva detto di andare oltre ma il nostro cuore ci ha portati qua. Si avanzava per andare a baita. Allora si che abbiamo lottato per la nostra Italia, per le nostre valli, i nostri campi, le nostre donne. Ci hanno detto che fummo meravigliosi. Forse sarà vero ma una lunga strada è stata segnata: ossa, zaini, scarponi, armi e sangue. Ora su queste cose il vento dondola i granai». E di nuovo tornerà il vento e dondoleranno i granai.

Advertisement for Prostamol supplement. Text: SODDISFATTI O RIMBORSATI. PROVA PROSTAMOL PER UN MESE, SE NON SEI SODDISFATTO TI RIMBORSIAMO IL 100% DEL VALORE! E 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 SODDISFATTI O RIMBORSATI" valida per acquisti effettuati dal 01/03 al 30/04/22 nelle farmacie, per farmacie 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/condizioni-rimborsati.it



Ftse Mib 22.886,69



BORSA -4,20% ▲ 1€ = \$1,1084

INDICHI HISTORICI

Dow Jones	33.143	▲	1.827%
Nasdaq	13.140	▲	7.282%
S&P 500	4.581	▲	162,96%
Euro Stoxx 50	4.581	▲	162,96%

RENDIMENTI

10Y	1,300%	▲
5Y	1,274%	▲
3M	0,107%	▲

VALUTI

USD/CHF	0,9118	▲
EUR/CHF	0,9321	▲
EUR/USD	1,1084	▲

Titolo troppo costoso, per avvicinare gli investitori Amazon divide le azioni

Seguendo l'esempio di altri giganti del tech come Alphabet e Apple, annuncia uno split con un rapporto di 20 a 1

Dal Maso a pagina 2

Il fashion scende in campo per sostenere il popolo ucraino

Renzo Rosso e Camera Moda hanno avviato iniziative per i profughi

Palazzi in MF Fashion

Anno XXXIII n. 49

Venerdì 11 Marzo 2022

€2,00 *Cassettini*



Con MF Magazine abbonamenti 110€ (€120+€10) - Con MF Magazine on Line €120 (€120+€10) - Con il volume Home Safe Sicurezza €120 (€120+€10) - Spedizioni in A.P. n. 11/11 - 4804/001/001 - UFF. ED. - CH. 4/01/2022

LA BANCA CENTRALE ACCELERA L'USCITA DAL QUANTITATIVE EASING

Bce falco anche in guerra

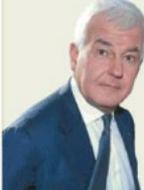
Gli acquisti di titoli scenderanno a 40 miliardi ad aprile, 30 a maggio e 20 a giugno

Le borse tornano a preoccuparsi. Milano la peggiore (-4,2%), pesano i titoli bancari

Lo spread btp/bund balza da 146 a 164. Inflazione Usa al 7,9% ma Wall Street tiene

CERVED: CON IL CONFLITTO LE IMPRESE RISCHIANO PIÙ DEFAULT CHE CON IL COVID

Boeris, Ninfore, Pira e Zoppo alle pagine 2, 3 e 4

 <p>BILANCIO 2021</p> <p><i>Leonardo moltiplica gli utili a 587 milioni e torna al dividendo: 0,14 euro per azione</i></p> <p><i>Zoppo a pagina 10</i></p>	<p>IL TITOLO FA -11%</p> <p><i>Azimut macina profitti ma cade in borsa per le stime 2022</i></p> <p><i>Capponi a pagina 11</i></p>	<p>LE POLIZZE FANNO GOLA</p> <p><i>Bff Bank studia il dossier Eurovita E Cinven è pronto a riaprire l'asta</i></p>  <p><i>Messia a pagina 12</i></p>
---	---	---

autostrade per l'Italia

MOVYON 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

Segnali di ripresa condizionati da situazioni contingenti

Giampieri: Dobbiamo riflettere sul mondo che sta cambiando

Redazione

MILANO Situazioni contingenti stanno condizionando fortemente quelli che erano segnali di ripresa e quella che sembrava un'uscita dalla pandemia. E invece si mettono di nuovo in discussione tante cose, anche la civiltà di un popolo perchè nel 2022 pensare a una guerra è fuori tema. Parola del numero uno di **Assoporti** Rodolfo Giampieri che ai nostri microfoni risponde a margine della prima giornata di SF&L meet Industry a Milano. Tante trasformazioni stanno avvenendo come quella di grandi aziende come Amazon e Ikea che diventano armatori: Questa è una risposta a una situazione imbarazzante come il calo dei noli e la mancanza della sicurezza delle merci in questa fase particolare. Dobbiamo riflettere sul mondo che sta cambiando.



Ship Mag

Savona, Vado

Grimaldi: "Dal sindaco Bucci solo proposte sterili, tipiche della politica"

"Abbiamo inaugurato la linea passeggeri da Savona a Porto Torres perché a Genova non ce lo hanno fatto fare"

Giancarlo Barlazzi

Genova - "I miei rappresentanti hanno avuto degli incontri in Comune a Genova, ma dal sindaco sono arrivate promesse sterili, dai contorni irreali, tipiche della politica. Favole. Sostanzialmente l'idea era che saremmo stati spostati in qualche altro compendio, dove qualcun altro avrebbe potuto massimizzare a nostro carico la sua rendita di posizione": lo ha detto al Secolo XIX Manuel Grimaldi, a proposito della controversa situazione dello spostamento dei depositi chimici in porto a Genova. "Genova per me ha una grandissima importanza: ci sono le radici della mia famiglia, voglio ricordare il lavoro dei miei zii Aldo e Mario in questa città - ha continuato il più importante armatore italiano parlando con l'intervistatore, Alberto Quarati - Vedremo se il progetto dei depositi proseguirà, e chiaramente se una parte delle aree viene decurtata, Genova perderà importanza. Senza dimenticare che non è solo questione di aree, ma anche di movimenti delle navi". "Il mio gruppo controlla ad Anversa il più grande terminal europeo con 1,5 milioni di metri quadrati: in pratica è grande come un porto italiano di tutto rispetto. Controlla l'unico terminal privato della Svezia. Non le parlo dei terminal di Barcellona e Valencia, che conosciamo bene. Cosa devo dire? È proprio vero che nemo propheta in patria".

MENU **ShipMag** CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech

PORTI TRAGUETTI

Grimaldi: “Dal sindaco Bucci solo proposte sterili, tipiche della politica”

10 MARZO 2022 - Giancarlo Barlazzi

Costa Toscana debutta a Palermo: "Il porto siciliano avrà un ruolo di primissimo piano"

Giancarlo Barlazzi

Il dg Zanetti: "Le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia faranno scalo regolarmente" Palermo - Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Palermo per la prima volta nel corso della sua crociera inaugurale, partita da **Savona** lo scorso 5 marzo. Costa Toscana è stata tra le grandi novità dell'ultima edizione del Festival di Sanremo, durante la quale ha ospitato a bordo le esibizioni di grandi artisti italiani. È una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere, con quattro navi già in servizio, tra cui le gemelle Costa Smeralda e Costa Toscana. 'Il debutto di Costa Toscana è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell'intera flotta Costa, previsto per la prossima estate. Palermo avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa, con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo porto, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia occidentale. Un impegno reso possibile dal grande lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, che con la West Sicily Gate ci ha consentito di entrare direttamente nella gestione del terminal di Palermo, mettendoci a disposizione infrastrutture adeguate a navi di ultima generazione come Costa Toscana' - ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere. 'Costa Toscana - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti - la nuova ammiraglia della compagnia, è definita a ragione una 'smart city', progettata per offrire un mix di tecnologia, comfort e attenzione all'ambiente con i nuovi motori a propulsione Lng. Ecco perché siamo doppiamente felici che i suoi itinerari, a partire da questo primo, tocchino Palermo. Per raggiungere tale obiettivo l'AdSP ha lavorato sodo superando ostacoli che sembravano agli occhi di chiunque insormontabili. Non è stato facile: si è prima di tutto dragato il porto per assicurare fondali adeguati, è stata poi allungata la banchina Vittorio Veneto con il dolphin, sono stati spostati i bacini da 52 mila e 19 mila tpl ed è stato salpato il molo sud per rendere più agevole l'ingresso in porto alle navi di grossa stazza. Si è, inoltre, costruito un terminal provvisorio per l'accoglienza dei passeggeri e adesso stiamo per consegnare alla West Sicily Gate, la società che gestisce i nostri terminal, una stazione marittima completamente riqualificata e resa finalmente all'altezza delle nostre ambizioni di traffico. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli'. Costa Crociere è uno dei soci di West Sicily Gate, la società che dall'agosto 2021 è affidataria della concessione demaniale marittima per la gestione



Immagine
non disponibile

Ship Mag

Savona, Vado

delle aree destinate all' ormeggio delle navi da crociera , all' accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento di attività terminalistiche nei quattro porti dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle).

The Medi Telegraph

Savona, Vado

Grimaldi: 'Liguria, opportunità per nuove rotte. Non da Genova: ci hanno tolto le aree' / INTERVISTA

L'armatore: 'Traghetti da Savona scelta lineare: sotto la Lanterna hanno preferito i depositi chimici'

Genova - «Guardi, la scelta di **Savona** per il nostro nuovo servizio passeggeri è del tutto lineare, non ci sono disegni particolari. Avevamo già da molti anni una traghetto merci che collegava Genova a Porto Torres, e visto che lo scorso anno i passeggeri dalla Liguria sono stati circa 500 mila, abbiamo deciso di aprire la linea anche ai passeggeri, e prendere una parte della torta. CONTINUA.

LA STAMPA 100% EVENTI ELDO AIUTO & VIDEO ARCHIVO ENG

The Medi Telegraph Shipping & Professional Transport

Shipping > Crociere e Traghetti >

Grimaldi: "Liguria, opportunità per nuove rotte. Non da Genova: ci hanno tolto le aree" / INTERVISTA

L'armatore: "Traghetti da Savona scelta lineare: sotto la Lanterna hanno preferito i depositi chimici"

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

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Nord Ovest driver del Paese - Schiavoni: "Il Nord Europa non ci lascia tempo" - Pitto: "Il Modello Genova, per 16 mld per opere infrastrutturali"

10 Mar, 2022 MILANO - "Nel dialogo con i territori noi volevamo dare attenzione al Nord Ovest, un territorio che sta subendo, a seguito del crollo del ponte Morandi, gravi inefficienze e danni per le imprese ma anche per i cittadini. Questo ci ha portato a dire di parlarne insieme". Sono le parole con cui Betty Schiavoni, presidente Alsea, contestualizza la conferenza dal titolo "Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese" in svolgimento stamani a Milano presso Assolombarda nell'ambito del forum "Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry". Il Nord Ovest ha storicamente rappresentato il triangolo industriale d'Italia: per un secolo **Genova**, Milano e Torino - e i loro territori - ha spiegato Schiavoni - sono state le città di riferimento dell'industria nazionale, in cui il settore automotive svolgeva un ruolo centrale. Oggi e già negli ultimi decenni, questo ruolo è venuto gradualmente a mancare, come l'industria dell'automotive ha perso il ruolo cardine. Complice anche le gravi difficoltà infrastrutturali. Le tre Regioni necessitano di una spinta comune, per superare i confini geografici e ragionare come un'unica Macro Regione a livello di logistica, commercio e

industria, nell'ambito del quale i porti liguri sono di fondamentale importanza - "Tuttavia questo non significa che mettiamo questa area in competizione con il Nord Est italiano" - ha evidenziato Schiavoni - "Ma neppure significa dimenticare il Sud" Secondo la presidente ALSEA l'attenzione che il PNRR ha rivolto al Mezzogiorno italiano può dare l'impulso necessario per intervenire sul gap infrastrutturale di questa macro regione nazionale. "La competizione con il Nord Europa non ci lascia tempo, è necessario dialogare insieme e questo percorso iniziato con la Liguria e il Piemonte, ma anche con gli altri territori, è fondamentale". Ha concluso Schiavoni: "Qualche anno fa Piemonte, Liguria e Lombardia hanno dato vita agli stati generali del Nord Ovest. C'è necessità di un'unica voce. Crediamo che questa sia stata un'ottima intuizione. Il traffico merci è aumentato così tanto che è chiaro che vanno riviste le infrastrutture. Sono la parte più importante: creano efficienza, ma dobbiamo avere tempi certi e continuità dei progetti anche se cambia colore politico". Alessandro Pitto, presidente di Spediporto, ha fatto presente che "Guardando al futuro **Genova** e la Liguria saranno interessate da investimenti importanti che se saremo bravi potranno cambiare la logistica del Nord Ovest". E ancora, il primo cliente del **porto** di **Genova** è la Lombardia, il secondo cliente è il Piemonte, quindi la merce che transita da **Genova** alle due regioni è la parte preponderante dei traffici commerciali. Da qui la necessità di parlare di un sistema integrato - "I progetti sono tanti" - "16 miliardi per opere infrastrutturali, cantierate o da cantierare nel prossimo anno" - Dal Terzo Valico, alla Diga Foranea di **Genova**, il nodo ferroviario lato **Genova**, il raddoppio ferroviario **Genova**-Ventimiglia e **Genova**-Spezia. Perché questa

Immagine
non disponibile

Corriere Marittimo

Genova, Voltri

progettualità diventi attuazione " sarebbe interessante applicare il modello **Genova** " - ovvero " Opere portate avanti in parallelo ". La presidente di APSACI, Ivana Corropoli , è intervenuta sulla necessità da parte del Piemonte di mettere a fuoco una sua funzione logistica e trasportistica distintiva. Le relazioni con i porti liguri, le interazioni con l' area logistica milanese , la funzione strategica dei suoi interporti, il rilancio di Caselle sono centrali nello sviluppo logistico: "la merce va verso Malpensa, dobbiamo eliminare queste inefficienze e lavorare di concerto anche con le altre regioni" ha detto Corropoli. TAV Il tema su cui la presidente di APSACI ha invocato l' intervento politico, regionale e nazionale, è il completamento della TAV Torino - Lione nell' ambito del Corridoio Lisbona - Kiev: come unico grande disegno volto a collocare il Piemonte in posizione competitiva rispetto ai grandi flussi e con cui i rapporti commerciali dell' economia regionale sono molto forti. " Siamo dovuti scendere in piazza per la TAV, ci aspettiamo che la politica ci segua " ha sottolineato la presidente APSACI , rivolta all' assessore regionale Piemonte, Marco Gambusia in collegamento digitale. Lucia Nappi.

Genova: in conclusione la demolizione del viadotto su via Siffredi

(FERPRESS) Roma, 10 MAR La decostruzione del cavalcavia ferroviario su via Siffredi procede senza sosta. I lavori propedeutici alle operazioni di svaro, in atto in questi giorni, sono iniziati nei mesi scorsi. Il viadotto, che è stato prima suddiviso in sei sezioni longitudinali dal peso di circa 130 tonnellate ciascuna, viene smontato pezzo a pezzo. Ciascuna sezione viene sollevata e ruotata, con precisione millimetrica e in massima sicurezza, in meno di 10 minuti grazie all'utilizzo della maxi gru cingolata, con una capacità di sollevamento di 600 tonnellate e la straordinaria altezza del braccio di quasi 200 metri, e alla perizia del personale coinvolto. L'inizio della fase di costruzione del nuovo viadotto è previsto per l'estate e una volta ultimato permetterà la successiva realizzazione della linea metropolitana e della fermata Erzelli. L'opera fa parte del più ampio intervento di realizzazione di una nuova viabilità interna ed esterna all'area portuale di Sampierdarena con la creazione di corridoi e accessi dedicati al traffico pesante. Questi interventi miglioreranno la viabilità urbana separando il traffico cittadino da quello portuale.

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

Genova: in conclusione la demolizione del viadotto su via Siffredi

Author : com

Date : 10 Marzo 2022

(FERPRESS) - Roma, 10 MAR - La decostruzione del cavalcavia ferroviario su via Siffredi procede senza sosta. I lavori propedeutici alle operazioni di svaro, in atto in questi giorni, sono iniziati nei mesi scorsi.

Il viadotto, che è stato prima suddiviso in sei sezioni longitudinali dal peso di circa 130 tonnellate ciascuna, viene smontato pezzo a pezzo. Ciascuna sezione viene sollevata e ruotata, con precisione millimetrica e in massima sicurezza, in meno di 10 minuti grazie all'utilizzo della maxi gru cingolata, con una capacità di sollevamento di 600 tonnellate e la straordinaria altezza del braccio di quasi 200 metri, e alla perizia del personale coinvolto.

L'inizio della fase di costruzione del nuovo viadotto è previsto per l'estate e una volta ultimato permetterà la successiva realizzazione della linea metropolitana e della fermata Erzelli.

L'opera fa parte del più ampio intervento di realizzazione di una nuova viabilità interna ed esterna all'area portuale di Sampierdarena con la creazione di corridoi e accessi dedicati al traffico pesante. Questi interventi miglioreranno la viabilità urbana separando il traffico cittadino da quello portuale.

1/3

Dubai, all' Expo venerdì 11 marzo è il giorno della Liguria

E' arrivata a Dubai la delegazione **ligure** all' Expo: nella foto da sinistra **Paolo Emilio Signorini** (presidente **autorità portuale** di **sistema Mar Ligure Occidentale**), Saverio Cecchi (Confindustria nautica), Giovanni Toti (presidente della Regione Liguria), Mario Sommariva (presidente **autorità portuale** di **sistema** La Spezia), Andrea Benveduti (assessore all' Industria della Regione Liguria). La missione istituzionale di Regione Liguria a Dubai si svolgerà fino al 13 marzo, organizzata in collaborazione con Liguria International in occasione dell' Expo e del Dubai International Boat Show. Venerdì 11 Expo dedicherà l' intera giornata alla Liguria: verrà presentato ai più importanti operatori di mercato mondiali un biglietto da visita, che garantisce decine di migliaia di occupati ed è proiettato verso un' ulteriore crescita in termini di fatturato ed export. Centro della presenza **ligure** a Expo in concomitanza con il Boat Show sarà il settore della nautica. La promozione della Liguria vedrà evidenziate le particolarità della regione: la diversificazione tra costa ed entroterra, le nostre eccellenze alimentari e la capacità di unire lusso, bellezza e tecnologia nel settore della nautica.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. At the top, there is a navigation bar with the date 'VENERDÌ 11 MARZO 2022 09:20', a search bar, and social media icons. The main header features the 'PrimoCanale.it' logo and the tagline 'IL SITO DELLA LIGURIA'. Below the header, there is a section for 'ATTUALITÀ' with a featured article titled 'Dubai, all'Expo venerdì 11 marzo è il giorno della Liguria' by R.P. To the right of the article is a 'GUARDA LA DIRETTA' button. Below the article, there are social media sharing icons (Facebook, Twitter, Email) and a 'TOP VIDEO' section. At the bottom right, there is a note: 'giovedì 10 marzo 2022 Dall'archivio storico di PrimoCanale, 2005:'.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Partito dal porto di Genova il roadshow mondiale del Gaussin H2 Racing Truck

Si tratta del primo esemplare di camion alimentato a idrogeno, progettato da Pininfarina e realizzato dall'azienda francese

Gaussin H2 Racing Truck, il camion a limentato a idrogeno che ha partecipato con successo all' ultima edizione della Dakar andata in scena in Arabia Saudita nelle scorse settimane, è stato appena sbarcato dalla nave Jolly Titanio nel porto di Genova (precisamente dal Imt Terminal del Gruppo Messina) per iniziare un tour mondiale che includerà anche Francia, Belgio, Stati Uniti e Canada. Un' occasione che, secondo il costruttore francese, permetterà a chi vorrà partecipare di vedere con i propri occhi e fotografare il veicolo. Nello stesso tempo, l' azienda potrà partecipare a fiere ed eventi previsti lungo il percorso e stringere accordi commerciali con dealer e partner al di fuori della Francia, e specialmente in Nord America. Nel corso del roadshow, il truck a idrogeno sarà affiancato da altri veicoli che fanno parte della gamma Gaussin. L' H2 Racing Truck è una vetrina delle ultime innovazioni di Gaussin. L' implementazione del sistema a idrogeno è stata sviluppata sulla base di un telaio ultraleggero, progettato intorno al powertrain a idrogeno ed elettrico e basato sullo skateboard modulare lanciato lo scorso aprile dalla stessa azienda francese. È in pratica il precursore della nuova gamma di camion 100% idrogeno ed elettrici di Gaussin, disegnati e progettati da Pininfarina, che saranno commercializzati quest' anno e di cui quello in transto nel porto di Genova è il primo modello.



Clemente (Cnr), rigenerazione urbano-portuale per lo sviluppo

'Situazione sociale porti si caratterizza per tensione alta'

(ANSA) - NAPOLI, 10 MAR - "Favorire un approccio orientato alla comprensione della complessità dei fenomeni che caratterizzano i sistemi portuali italiani e promuovere un dialogo costante e strutturato tra mondo della ricerca, istituzioni, imprese e cittadini, rappresenta il primo passo per identificare strategie per uno sviluppo sostenibile, condiviso e integrato dell'ecosistema porto-città. L'attivazione di processi collaborativi di rigenerazione urbano-portuale è necessaria sia per lo sviluppo economico e sociale, sia per la valorizzazione del patrimonio culturale e identitario delle nostre città portuali."

Lo ha detto Massimo Clemente, direttore del Cnr Iriss e del Comitato Scientifico di RETE, presentando il webinar "Le sfide geo-economiche, sociali e giuridiche delle città porto" che si terrà online il prossimo 14 marzo, dalle 15 alle 17. "La situazione sociale nei porti si caratterizza oggi per un livello di tensione molto alta - sottolinea Barbara Bonciani, assessora al Porto e Integrazione Porto-Città del Comune di Livorno e membro del Comitato Scientifico di RETE - dovuta a diversi fattori, fra cui, in primis, l'incertezza generata dalle dinamiche globali del trasporto marittimo e gli effetti provocati dalla pandemia sanitaria da Covid 19 che incidono, sia sul buon andamento delle imprese portuali e logistiche, sia sul lavoro. Inoltre, rimangono da sciogliere alcuni punti nodali, fra cui gli effetti dei fenomeni di concentrazione orizzontale e verticale degli operatori sull'organizzazione e la qualità del lavoro, oltre che l'impatto dei processi di automazione sul lavoro portuale e sulla logistica integrata, sia in termini di organizzazione del lavoro, sia per quanto attiene alla qualificazione e riqualificazione dei lavoratori. Questi aspetti devono essere approfonditi in modo adeguato e con una prospettiva nazionale. In questo contesto - ha concluso Bonciani -, la più ampia disponibilità dei dati quantitativi e qualitativi, necessari a identificare in modo preciso la situazione attuale, risulta di grande rilevanza strategica".

Gli effetti economici e sociali della pandemia hanno messo in evidenza le fragilità e volatilità del sistema logistico e portuale a livello globale: ingolfamento dei porti, costo dei noli marittimi in alcuni casi triplicato, contrazione dei traffici con diminuzione in doppia cifra. Durante i primi 9 mesi del 2021 inizia la risalita dei porti italiani, +10%, pari a oltre 345 milioni di tonnellate. Dati positivi - ha aggiunto Clemente - si registrano anche per gli investimenti in sostenibilità: a livello globale il 34% dell' orderbook si riferisce a navi che adottano carburanti e propulsori alternativi (Fonte: SRM, 2022). La crisi geopolitica globale con l'attacco militare della Russia all'Ucraina rischia di determinare una battuta d'arresto per la ripresa del sistema, caratterizzato di per sé da una forte complessità, emersa negli ultimi due anni in forma ancora più accentuata in ambito macroeconomico, sociale e giuridico-amministrativo, tra loro strettamente interconnessi. Da qui la necessità di un



Ansa

La Spezia

approfondimento scientifico per indagare le problematiche di tale **sistema** - allarme sociale, pandemia, dinamiche globali, governance futura - e focalizzare le possibili soluzioni. Il ciclo di seminari è organizzato da RETE, Associazione internazionale per la collaborazione tra Porti e Città, con l'Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr Iriss) e il Comune di Livorno. Quattro incontri che si svolgeranno, online e in presenza, tra marzo e giugno, con l'obiettivo di offrire diverse chiavi di lettura della complessità dell'ecosistema porto-città e, in particolare, delle sfide che le città portuali sono chiamate ad affrontare nel contesto post covid. Il primo incontro del 14 marzo, trasmesso in streaming sul canale YouTube di RETE (<https://bit.ly/3txPKTC>), sarà moderato da Massimo Clemente e Barbara Bonciani. Al webinar interverranno Olimpia Ferrara (responsabile dell'ufficio maritime SRM - Gruppo Intesa Sanpaolo), Ivano Russo (direttore generale della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Mario Sommariva (presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale**), Stefano Soriani (professore ordinario di geografia economico-politica presso l'Università Ca' Foscari di Venezia e membro della Società Geografica Italiana). Tra i temi della discussione, quello dei conflitti spaziali, sociali e ambientali che tuttora caratterizzano i porti ed in particolare le aree di interazione fra porto e città dove diversi sono gli enti che hanno un ruolo decisivo per la loro riorganizzazione funzionale (Regione, Comuni, **Autorità** di **Sistema Portuale**, ecc.). Oggi la portualità italiana si trova di fronte a questioni di tipo giuridico/legislativo rilevanti capaci di incidere anche sulla governance futura del **sistema** porto-città, tenendo conto che ogni finanziamento erogato alle **Autorità** di **Sistema** Portuali rischia di essere considerato aiuto di Stato. Il secondo seminario si svolgerà il 20 aprile a Napoli presso la sede del Cnr Iriss con un approfondimento sugli scenari geoeconomici globali e le dinamiche locali. Seguirà il 12 maggio presso il Comune di Livorno un terzo incontro dedicato al tema del lavoro **portuale** e disagio sociale dopo la crisi globale. Il quarto e ultimo appuntamento, a Roma il 6 giugno, sarà l'occasione per discutere sulla natura giuridica del 'governo' **portuale**. (ANSA).

Economia

Clemente (Cnr Iriss): "Rigenerazione urbano-portuale necessaria per lo sviluppo economico"

(Teleborsa) - "Favorire un approccio orientato alla comprensione della complessità dei fenomeni che caratterizzano i sistemi portuali italiani e promuovere un dialogo costante e strutturato tra mondo della ricerca, istituzioni, imprese e cittadini, rappresenta il primo passo per identificare strategie per uno sviluppo sostenibile, condiviso e integrato dell' ecosistema porto-città. L' attivazione di processi collaborativi di rigenerazione urbano-portuale è necessaria sia per lo sviluppo economico e sociale, sia per la valorizzazione del patrimonio culturale e identitario delle nostre città portuali."

Lo ha detto Massimo Clemente , direttore del Cnr Iriss e del Comitato Scientifico di RETE , presentando il webinar "Le sfide geoeconomiche, sociali e giuridiche delle città porto" che si terrà online il prossimo 14 marzo, dalle 15:00 alle 17:00. "La situazione sociale nei porti si caratterizza oggi per un livello di tensione molto alta - sottolinea Barbara Bonciani , assessora al Porto e Integrazione Porto-Città del Comune di Livorno e membro del Comitato Scientifico di RETE - dovuta a diversi fattori, fra cui, in primis, l' incertezza generata dalle dinamiche globali del trasporto marittimo e gli effetti provocati

dalla pandemia sanitaria da Covid 19 che incidono, sia sul buon andamento delle imprese portuali e logistiche, sia sul lavoro. Inoltre, rimangono da sciogliere alcuni punti nodali, fra cui gli effetti dei fenomeni di concentrazione orizzontale e verticale degli operatori sull' organizzazione e la qualità del lavoro, oltre che l' impatto dei processi di automazione sul lavoro portuale e sulla logistica integrata , sia in termini di organizzazione del lavoro, sia per quanto attiene alla qualificazione e riqualificazione dei lavoratori. Questi aspetti devono essere approfonditi in modo adeguato e con una prospettiva nazionale. In questo contesto - ha concluso Bonciani -, la più ampia disponibilità dei dati quantitativi e qualitativi, necessari a identificare in modo preciso la situazione attuale, risulta di grande rilevanza strategica". Gli effetti economici e sociali della pandemia hanno messo in evidenza le fragilità e volatilità del sistema logistico e portuale a livello globale: ingolfamento dei porti, costo dei noli marittimi in alcuni casi triplicato, contrazione dei traffici con diminuzione in doppia cifra. Durante i primi 9 mesi del 2021 inizia la risalita dei porti italiani, +10%, pari a oltre 345 milioni di tonnellate. Dati positivi - ha aggiunto Clemente - si registrano anche per gli investimenti in sostenibilità: a livello globale il 34% dell' orderbook si riferisce a navi che adottano carburanti e propulsori alternativi (Fonte: SRM, 2022). La crisi geopolitica globale con l' attacco militare della Russia all' Ucraina rischia di determinare una battuta d' arresto per la ripresa del sistema, caratterizzato di per sé da una forte complessità, emersa negli ultimi due anni in forma ancora più accentuata in ambito macroeconomico, sociale e giuridico-amministrativo, tra loro strettamente interconnessi. Da qui la necessità di un

teleborsa

Givedì 10 Marzo 2022, ore 12:31

Accedi | Registrati | Segui

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 / Clemente (Cnr Iriss) "Rigenerazione urbano-portuale necessaria per lo sviluppo economico"

Clemente (Cnr Iriss): "Rigenerazione urbano-portuale necessaria per lo sviluppo economico"

commenti 0 altri news

Economia 10 marzo 2022, 12:34

(Teleborsa) - "Favorire un approccio orientato alla comprensione della complessità dei fenomeni che caratterizzano i sistemi portuali italiani e promuovere un dialogo costante e strutturato tra mondo della ricerca, istituzioni, imprese e cittadini, rappresenta il primo passo per identificare strategie per uno sviluppo sostenibile, condiviso e integrato dell'ecosistema porto-città. L'attivazione di processi collaborativi di rigenerazione urbano-portuale è necessaria sia per lo sviluppo economico e sociale, sia per la valorizzazione del patrimonio culturale e identitario delle nostre città portuali." Lo ha detto Massimo Clemente, direttore del Cnr Iriss e del Comitato Scientifico di RETE, presentando il webinar "Le sfide geoeconomiche, sociali e giuridiche delle città porto" che si terrà online il prossimo 14 marzo, dalle 15:00 alle 17:00.

Digitizzazione
Il sistema produttivo per imprese
Eti, accordo di produzione birra
Minimo di oggi Performance Ave
Ricerca, Cnr-Iriss altamente perform
Task Force Iqqa viene rinnovata
Superbonus, Tr
Sf
Sf

TeleBorsa

La Spezia

approfondimento scientifico per indagare le problematiche di tale **sistema** - allarme sociale, pandemia, dinamiche globali, governance futura - e focalizzare le possibili soluzioni. Il ciclo di seminari è organizzato da RETE, Associazione internazionale per la collaborazione tra Porti e Città, con l' Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr Iriss) e il Comune di Livorno. Quattro incontri che si svolgeranno, online e in presenza, tra marzo e giugno, con l' obiettivo di offrire diverse chiavi di lettura della complessità dell' ecosistema porto-città e, in particolare, delle sfide che le città portuali sono chiamate ad affrontare nel contesto post covid. Il primo incontro del 14 marzo , trasmesso in streaming sul canale YouTube di RETE, sarà moderato da Massimo Clemente e Barbara Bonciani. Al webinar interverranno Olimpia Ferrara (responsabile dell' ufficio maritime SRM - Gruppo Intesa Sanpaolo), Ivano Russo (direttore generale della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica, Mario Sommariva (presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**), Stefano Soriani (professore ordinario di geografia economico-politica presso l' Università Ca' Foscari di Venezia e membro della Società Geografica Italiana). Tra i temi della discussione , quello dei conflitti spaziali, sociali e ambientali che tuttora caratterizzano i porti ed in particolare le aree di interazione fra porto e città dove diversi sono gli enti che hanno un ruolo decisivo per la loro riorganizzazione funzionale (Regione, Comuni, **Autorità di Sistema Portuale**, ecc.). Oggi la portualità italiana si trova di fronte a questioni di tipo giuridico/legislativo rilevanti capaci di incidere anche sulla governance futura del **sistema** porto-città, tenendo conto che ogni finanziamento erogato alle **Autorità di Sistema** Portuali rischia di essere considerato aiuto di Stato. Il secondo seminario si svolgerà il 20 aprile a Napoli presso la sede del Cnr Iriss con un approfondimento sugli scenari geoeconomici globali e le dinamiche locali. Seguirà il 12 maggio presso il Comune di Livorno un terzo incontro dedicato al tema del lavoro **portuale** e disagio sociale dopo la crisi globale. Il quarto e ultimo appuntamento, a Roma il 6 giugno, sarà l' occasione per discutere sulla natura giuridica del 'governo' **portuale**.

Port Congestion. Incontro organizzato dal Propeller Club Port di Ravenna per "affrontare il problema"

Redazione

Il Consiglio Direttivo del The International Propeller Club Port of Ravenna, con il patrocinio ed il contributo della Camera di Commercio di Ravenna, ha organizzato per il giorno 10 marzo alle 19:30 un incontro conviviale sul tema 'Port Congestion. Affrontare il problema'. 'Il Porto di Ravenna nel 2021 ha movimentato complessivamente 27.073.051 tonnellate, in crescita del 20,8% (4,7 milioni di tonnellate in più) rispetto al 2020 e del 3,1% rispetto ai livelli del 2019, con il definitivo superamento dei volumi ante pandemia. Gli sbarchi e gli imbarchi sono stati, rispettivamente, pari a 23.269.181 tonnellate (+25,1% sul 2020 e in linea con il dato del 2019) e a 3.803.870 tonnellate (+3,8% sul 2020 e -1,0% sul 2019)' spiegano dal Propeller Club di Ravenna, citando come fonte **AdSP**. 'Nel 2021 il numero di toccate delle navi è stato pari a 2.702, superiori del 12,9% (309 navi in più) rispetto al 2020 e dell' 1% rispetto al 2019 (26 toccate in più). In particolare, nel mese di dicembre 2021 sono state movimentate 2.279.852 tonnellate, in aumento del 10,5% (216 mila tonnellate in più) rispetto al mese di dicembre 2020, e superiori del 22,5% rispetto alle 1.860.377 tonnellate del mese di dicembre 2019 . Secondo quanto si evince

dalle prime stime per il mese di gennaio 2022, la movimentazione complessiva nel Porto di Ravenna dovrebbe di essere pari a 2,1 milioni di tonnellate, in crescita di circa il 10,8% rispetto allo stesso mese del 2021 e di oltre il 15,4% rispetto a gennaio 2020' proseguono dal Propeller. 'Questa, ovviamente molto gradita, ripresa (ma sarebbe meglio parlare di 'crescita') ha creato una forte situazione di congestione dello scalo ravennate, condizione comune ad altri porti nazionali. Congestione delle banchine, congestione degli spazi coperti e scoperti adibiti al magazzinaggio, congestione nei trasporti stradali e ferroviari di uscita - sottolineano dal Club del porto di Ravenna - .Come sempre il tema va affrontato con spirito di coesione e collaborazione da parte della Comunità Portuale, favorendo il dialogo tra i vari attori della movimentazione delle merci al Porto di Ravenna. L' argomento sarà trattato da Danilo Belletti - Presidente ARSI e Presidente Confetra E.R., Riccardo Sabadini - Presidente SAPIR, Luca Grilli - Presidente della Compagnia Portuale di Ravenna e Presidente A.N.C.I.P., Veniero Rosetti - Coordinatore del Comitato unitario dell' autotrasporto della Provincia di Ravenna. Le conclusioni sono state affidate a Annagiulia Randi - Assessora Comune di Ravenna con delega al Porto e Daniele Rossi - Presidente **AdSP** Ravenna. L' incontro si terrà presso il Grand Hotel Mattei, in Via Enrico Mattei n. 25 a Ravenna. Obbligo di Green pass. Seguirà la cena sociale riservata ai Soci del Club ed ai loro Ospiti sempre presso il Ristorante del Grand Hotel Mattei.



Svem, al via nelle Marche l'operatività del progetto Mare Circolare

L'iniziativa nel programma "Interreg Mediterranean 2014-2020" interesserà Fano, Senigallia, Civitanova Marche, Riviera del Conero

Presentato la mattina del 9 marzo in Regione il piano di azione del progetto pilota Mare Circolare realizzato nell'ambito del progetto europeo Blue Crowdfunding di cui la Regione Marche è partner e Svem soggetto attuatore. Era presente per l'occasione il presidente della Giunta regionale, Francesco Acquaroli, che ha evidenziato come la capacità di unire progettualità su tematiche ambientali rappresenti un valore aggiunto. Le tematiche ambientali - ha sottolineato Acquaroli - vanno più che mai sostenute, specialmente in questo particolare momento storico. Per la Regione Marche la capacità di utilizzare i fondi europei e di indirizzarli su tematiche così socialmente rilevanti è di grande importanza. Ad introdurre gli interventi è stata la vicepresidente di Svem, Monica Mancini Cilla, che ha portato i saluti del presidente Andrea Santori e di Tablino Campanelli membro del Cda. Siamo qui - ha detto Mancini Cilla - per la fase conclusiva di questo progetto molto importante. Voglio ringraziare tutti quelli che si sono adoperati perché per la prima volta si sperimenta un'integrazione tra fondi strutturali europei e fondi privati del crowdfunding, con l'auspicio che questa modalità diventi prassi istituzionale. Al tavolo dei relatori, anche il Capitano di Vascello, Donato De Carolis, comandante della Capitaneria di Porto di Ancona e direttore Marittimo Marche; Paolo Baldoni, CEO Garbage Group, promotore dell'iniziativa; il professor Francesco Regoli, direttore del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente dell'Università Politecnica delle Marche; Gian Marco Luna, direttore CNR - IRBIM Ancona. L'iniziativa co-finanziata nell'ambito del Programma di Cooperazione Territoriale Europea 'Interreg Mediterranean 2014-2020' prenderà il via a Fano nelle giornate del 12 e 13 marzo, per spostarsi poi a Senigallia il 19 e 20 marzo, Civitanova Marche il 2 e 3 aprile per concludersi sulla riviera del Conero il 23 e 24 aprile. La raccolta fondi civica avviata il 27 settembre 2021 e conclusasi dopo 60 giorni ha raggiunto l'importante risultato economico di 41.680 euro, cifra che ora sarà utilizzata per le azioni di bonifica e pulizia dei mari in quei porti e fasce costiere a ridosso di centri urbani marchigiani di interesse turistico (Fano, Senigallia, Civitanova Marche e Riviera del Conero). La campagna di comunicazione e sensibilizzazione che ha permesso di raggiungere l'obiettivo economico ha visto due testimonial d'eccezione, da sempre legati ai temi sostenibilità ambientale e alimentare: l'attore e scrittore Giobbe Covatta e lo chef stellato Moreno Cedroni. L'obiettivo del progetto pilota è ora quello di dare dimostrazione di come rimuovere gli elementi inquinanti, la plastica in primis, favorendo la salubrità marina, funzionale alla salvaguardia della filiera ittica e della catena alimentare. Dopo la parte di raccolta fondi - ha dichiarato Paolo Baldoni CEO di Garbage Group - dalla prossima settimana scenderemo in acqua per



AnconaNotizie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

dimostrare che vi sono soluzioni fattive all'enorme problema dell'inquinamento da plastica in mare . Garbage Group è una realtà marchigiana che da oltre 60 anni si prende cura e protegge l'ambiente marino anche attraverso il suo battello ecologico Pelikan . Un vero e proprio Sistema che permette la pulizia degli specchi acquei dai rifiuti solidi galleggianti , in particolare plastica, dai rifiuti semisommersi ed oleosi , oggi dotato di droni per le perlustrazioni aeree, ROV sottomarini a comando remoto e sonde per la raccolta dati che trasformano il battello in un laboratorio galleggiante. Un'azione pilota, certo, quella che ci apprestiamo a compiere - ha sottolineato Baldoni ma che renderà bene l'idea di quello che il nostro 'Sistema Pelikan' è in grado di fare per tutelare il mare. A tal proposito ringrazio tutti i partner scientifici e il mondo del volontariato con cui ormai da molti anni collaboriamo per dare una risposta concreta a questo problema . Il progetto vede la partecipazione di partner scientifici come il CNR - IRBIM di Ancona e del Dipartimento di Scienze della Vita e dell'Ambiente dell'Università Politecnica delle Marche. Nei 4 siti i ricercatori, con l'ausilio di unità navali proprie, effettueranno campionamenti per approfondire il tema dell'inquinamento da calze in plastica , attraverso draghe e box-corer per quantificare il problema e campionare sia il macro-litter che il micro-litter ed il loro eventuale accumulo nel biota. A fianco di ciò ma lungo le spiagge, saranno fatti dei clean up che vedranno la partecipazione del mondo dell'associazionismo civico, ambientale, quello della scuola e dell'educazione ambientale, coadiuvati dalle amministrazioni comunali e dalle aziende di igiene urbana del territorio: Aset , Rieco , Cosmari e AnconAmbiente . La pulizia dei fondali marini sarà invece gestita dall'associazione Komaros Sub anche essa impegnata da molti anni in progetti volti alla tutela dell'ecosistema marino.

I piani di Garofalo e l'ottimismo decolla: «Porto, ora si recuperano tempo perduto e progetti»

ANCONA - Sul fronte del porto tramonta il concetto del "guarda e passa". Si cambia. Con l'arrivo di Enzo Garofalo, tra una settimana appena, la sfida sarà la sintesi del trasporto. Un' unica regia per navi, treni, aerei e fettucce d'asfalto come affermato dal presidente Ap in pectore su queste colonne. È già al suo fianco, Donato Iacobucci: «Come dirgli di no. L'obiettivo che si pone il futuro leader dell' **Autorità portuale** è molto sensato». APPROFONDIMENTI L'INTERVISTA Via libera dalla commissione della Camera per Enzo Garofalo nuovo...



Ida Simonella, assessore al porto: «Opere, trasformazioni e sostenibilità ambientale nell'agenda dello scalo»

Ida Simonella, assessore al **porto** di Ancona, qual è l'agenda con il presidente Vincenzo Garofalo? «Siamo pronti a lavorare con il presidente e vanno riprese la fila dell'ampliamento di Fincantieri, il completamento della banchina rettilinea, il consolidamento di alcune esistenti, la realizzazione dell'hub crocieristico». E all'esterno del **porto**? «Significa anche collaborare con la Regione sull'Uscita a Nord. Anas presenterà a breve il progetto definitivo, ma occorre partire con il Lungomare Nord e garantire lo spostamento dei binari per far spazio alla strada. È un tetris in cui tutto deve incastrarsi, ma tutti dobbiamo collaborare». Per Garofalo è centrale il rapporto con la città. Come si declina? «Sostenibilità ambientale. È nell'agenda di tutte le città con un **porto** nel centro urbano». E concretamente? «La parola d'ordine è trasformare, non chiudere. Vanno trasformati alcuni processi, con grandi e piccoli passi: elettrificazione delle banchine su cui ci sono fondi del Pnrr, concezione verde della banchina destinata alle crociere, potenziamento del binario destinato all'intermodalità, ma anche progetti speciali sulla raccolta dei rifiuti, digitalizzazione delle operazioni. E spostando una parte dei traghetti dall'area sotto il Guasco alle banchine ex silos, come già deliberato dal comitato di gestione». E sul rapporto con il **Porto** antico «Nel 2015 è stata ricucita una ferita e non si torna indietro. In questo concetto rientra la Lanterna rossa. Va riaperta». Come si concilia con la sicurezza? «Le navi che transitano sono sempre più grandi e quel molo va ridotto, secondo indicazioni precise date da professionisti. Nessun rischio va corso, ma alla Lanterna rossa bisogna tornare ad accedere, con regole nuove. Sono fiduciosa, anche per la sensibilità incontrata parlando con le amministrazioni alle quali ho già posto in maniera netta la nostra posizione». C'è poi la cerniera **porto**-città che impatta su sosta e viabilità. «Si sta definendo il nuovo piano portuale. Contemplando le esigenze di tutti il Comune porta avanti la sua visione: una parte della viabilità va recuperata alla città e solo questo consente di liberare via della Loggia dalle auto. E anche parte degli spazi della stazione marittima dismessa vanno destinati alla sosta per i Corsi. Un assetto da rendere compatibile con la security in **porto**. Ma ci si può lavorare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Schiavoni (Confindustria): «Bene mettere l' hub al servizio delle aziende. Si rispetti la cantieristica»

ANCONA - Manca solo la firma del ministro Giovannini per sbloccare oltre un anno di stallo. Garofalo sta al porto, come questo scatto sta a...? Claudio Schiavoni va dritto al punto: «Al ritorno della completa operatività». Il leader regionale di Confindustria bandisce i convenevoli: «È un pezzo che giriamo intorno a questa nomina». Lo start? «Le linee strategiche, per rimettere in moto un meccanismo che in questo tempo sospeso s' è dovuto accontentare dell' attività ordinaria». Il futuro presidente dell' **Autorità portuale** ha sottolineato l' importanza di realizzare un sistema interconnesso. Appena insediato chiederà un incontro al governatore Acquaroli. «Dovrebbe essere l' obiettivo di tutti. È un bene che abbia fissato fin da subito la sua priorità. Un aspetto fondamentale per tutta l' industria regionale». Un passo deciso oltre l' isolamento al quale questa terra è costretta? «In realtà, tutte le nostre infrastrutture dovrebbero essere resettate. Inutile ripetere le solite doglianze: i treni che procedono sul binario unico, l' aeroporto che non decolla, l' interporto che è una bella intenzione, la terza corsia mai conclusa dell' autostrada». La rotta pare finalmente segnata. «Le intenzioni fin qui espresse vanno nella giusta direzione, mettendo il porto al servizio delle nostre aziende, delle nostre merci destinate all' export». Finora così non è stato? «Talvolta conviene andare a Ravenna piuttosto che passare per lo scalo dorico». Una richiesta? «Come presidente di Confindustria pretendo attenzione per la cantieristica. Un fiore all' occhietto per il capoluogo e per tutta la regione». Fatti . «Il raddoppio del bacino di Fincantieri, un progetto da 80 milioni per il quale c' è un' intesa col governo: è da riprendere. Gli yacht di lusso che si realizzano in via Mattei, un polo d' attrazione. Qui arriva gente che spende anche 30 milioni per una barca, non si accontenta di finiture qualsiasi». Quindi? «Questa esigenza ne genera un' altra: la necessità di avere manodopera altamente specializzata». Una potenzialità per Ancona? «Il porto non è della città, ma è di tutto il territorio». Un post per Garofalo? «Buon lavoro. Buon vento». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp Civitavecchia girerà a Port Mobility parte dei diritti di porto

Secondo il nuovo business plan della titolare del navettamento dei passeggeri, il servizio è una concessione tiepida, che il concedente deve supportare: in arrivo 6,65 milioni per il 2022

Dopo aver deciso pochi giorni or sono , a chiusura di una procedura iniziata sotto la passata amministrazione, di non revocarle la concessione trentennale (fino al 2035), l' Autorità di Sistema Portuale di **Civitavecchia** ha approvato il Piano dei Servizi pluriennale 2022-2026 e soprattutto la relativa modalità di remunerazione proposita da Port Mobility. Una rivoluzione, destinata con ogni probabilità ad aggiungersi alla lunga teoria di rilievi sulla gestione da parte dell' ente del servizio di navettamento dei passeggeri - particolarmente ambito nel primo porto crocieristico d' Italia, crocevia importante anche per le autostrade del mare - sollevati negli anni da privati (compagnie armatoriali e agenzie marittime), magistratura (Tar e Tribunale Civile), Corte dei Conti e Autorità indipendenti (Art e Anac). Il piano, infatti, contiene l' articolata dissertazione giuridica sulle norme italiane ed europee che disciplinano i meccanismi concessori dei servizi prestati da Port Mobility, volta a dimostrare, in ultima istanza, come 'il modello normativo applicabile ai servizi affidati debba essere ricondotto, in via di analogia, all' ambito delle cosiddette 'concessioni tiepide', ossia delle concessioni aventi ad oggetto servizi in cui i ricavi da utenza non sono sufficienti a ripagare interamente le risorse impiegate per la loro realizzazione, rendendo necessario, per consentire la fattibilità finanziaria, un contributo pubblico'. Tale considerazione, combinata ad analogia dissertazione sulla rimodulazione dei cosiddetti 'diritti autonomi' decisa nel 2017 dall' Adsp, in base a cui l' ente introdusse in capo alle compagnie armatoriali i 'diritti per l' uso dell' infrastruttura portuale', ricomprendendovi però, nell' interpretazione di Port Mobility, anche i 'diritti per i servizi portuali che sono invece di competenza della società concessionaria', ha portato la società a proporre all' ente un nuovo sistema di remunerazione. Che, da una parte, comprenda più rigorosi 'meccanismi automatici di variazione dei livelli dei servizi' che siano 'funzione dei traffici portuali', e, dall' altra, preveda - come spiega la delibera approvata dall' ente - 'la corresponsione diretta di quota parte dei diritti di porto/diritti d' uso dell' infrastruttura, incassati dall' Adsp'. In sostanza, cioè, Adsp d' ora innanzi girerà alla concessionaria Port Mobility parte delle tasse incassate sui passeggeri di traghetti e crociere e sui mezzi imbarcati/sbarcati dalle autostrade del mare, nella proporzione indicata dalla tabella che segue. La delibera dell' Adsp, inoltre, stabilisce che tale cifra sarà stimata in anticipo sulla base delle previsioni di traffico e versata anticipatamente su base mensile a Port Mobility, con la previsione di eventuali conguagli una volta consuntivati traffici e relativi diritti. Per il 2022 si prevede che Port Mobility incassi 6,65 milioni di euro di diritti di porto (pari ad anticipazione mensile di 554mila euro), che dovrebbero corrispondere a circa il 50% del totale riscosso



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

da Adsp per i diritti di porto (furono 19,4 milioni nel 2019 e 9,2 nel 2020; quest' anno si prevede un traffico pari all' 80% di quello del 2019 per i traghetti e al 40% del 2019 per le crociere). ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

Gazzetta di Napoli

Napoli

Cargo panamense trattenuto nel porto di Napoli per violazioni della normativa sulla sicurezza.

Pietro Pizzolla

20030221 - **NAPOLI** - Veduta del **porto** di **Napoli**. Un cargo battente bandiera panamense di circa 5.000 tonnellate di stazza è stato trattenuto nel terminal Gesil del **porto** di **Napoli** per gravi violazioni delle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare a seguito di una ispezione condotta dalla Capitaneria di **Porto** di **Napoli**. L'ordine di detenzione è stato emesso dal team ispettivo della Sicurezza della Navigazione al termine di oltre 10 ore di intensa attività a bordo. La nave cargo in questione era tra le unità oggetto di specifico obiettivo del comando generale del Corpo delle Capitanerie di **Porto**, volto al contrasto del fenomeno delle navi "Sub - Standard". Pertanto, all'arrivo della nave nel **porto** di **Napoli**, la stessa è stata oggetto di un'approfondita ispezione che ha fatto emergere numerose deficienze tra cui il mancato funzionamento del motore dell'imbarcazione di salvataggio, il malfunzionamento del battello di emergenza e delle zattere di salvataggio, la mancanza dei prescritti salvagenti di salvataggio, una scorretta gestione dei rifiuti prodotti a bordo e deficienze riconducibili all'integrità strutturale per la parte antincendio. Sotto la diretta responsabilità dello Stato di bandiera, la nave è stata sottoposta alle verifiche tecniche e documentali necessarie a garantirne la sicurezza. Dopo circa dieci giorni di detenzione, il team della Guardia costiera di **Napoli** è tornato a bordo per un'ulteriore ispezione ed ha autorizzato la partenza della nave verso il **porto** di riparazione di Istanbul, senza carico a bordo, ove la nave rettificcherà alcune deficienze pendenti, che non ha potuto risolvere nel **porto** di **Napoli**. Sono 20 le unità sottoposte ad ispezione dall'inizio dell'anno 2022, soltanto nel **porto** di **Napoli**. (ANSA).



Informazioni Marittime

Napoli

Autotrasporto, fuel surcharge per le imprese della Campania

Fai-Confrtrasporto e Cna-Fita sottoscrivono un protocollo di legalità e sicurezza. "Seguiamo le esigenze del mercato, come fanno le compagnie di navigazione"

di Paolo Bosso Le imprese di autotrasporto container del **porto di Napoli** aderenti alla Fai-Confrtrasporto e a Cna-Fita hanno sottoscritto un protocollo di sicurezza e legalità che include anche misure per fronteggiare il rincaro repentino delle ultime settimane dei costi del carburante. La tariffa di trasporto base di riferimento è quella al 31 dicembre 2021, a cui bisognerà adeguare un fuel surcharge in alcuni casi giornaliero, o comunque non più solo mensile. È il contesto internazionale a imporlo, scrivono i sindacati, a fronte delle significative oscillazioni quotidiane del prezzo del carburante, dovute fino a poche settimane fa al rincaro dei costi dell' energia e oggi anche per via della guerra in Ucraina. Seguendo le linee guida indicate dal ministero delle Infrastrutture (ex decreto direttoriale 206 del 27 novembre 2020), il protocollo tra Fai e Cna-Fita determina quali costi di riferimento della sicurezza, a partire dal 9 marzo, la tariffa A 97 modificata che tiene conto dell' incremento giornaliero del costo del carburante, così come previsto dalle norme in vigore. Le imprese associate ai due sindacati, si legge nel protocollo, riconoscono che il rispetto dei principi del mercato del lavoro e della concorrenza - quali la sicurezza sul luogo di lavoro, l' adeguamento del costo del carburante alle tariffe di trasporto e il rispetto del CCNL trasporti e logistica - sono elementi essenziali e imprescindibili alla sottoscrizione dei contratti di trasporto. Lo strumento principale per valorizzare questi principi, garantendo i massimi livelli di occupazione, è contenuto nel comma 4 del decreto legislativo 286/2005, in cui si stabilisce che nel contratto di trasporto «i prezzi e le condizioni sono rimessi all' autonomia negoziale delle parti, tenuto conto dei principi di adeguatezza in materia di sicurezza sociale e stradale». Sia **Ciro Russo**, segretario regionale di Fai Campania, che **Attilio Musella**, coordinatore regionale per la Campania di Cna-Fita, sottolineano come il protocollo di legalità e sicurezza, adeguando le tariffe ai costi del gasolio, non fa altro che allinearsi a quello che le compagnie di navigazione fanno da sempre, le quali per le imprese di autotrasporto sono i caricatori dove imbarcare i mezzi pesanti. Il procollo «consentirà alle imprese di affrontare i costi del carburante e di garantire a lavoratori e clienti condizioni che siano adeguate alla sicurezza sociale e stradale», sottolinea Russo. «Il problema del gasolio è diventato enorme. Ogni giorno c' è un' oscillazione importante del prezzo», afferma Musella. Il fuel surcharge è generalmente mensile, seguendo le indicazioni ministeriali. «Questo in teoria - continua Musella - ma in pratica con queste oscillazioni eccezionali sono necessari interventi eccezionali. Per le compagnie di navigazione, per esempio, su cui imbarchiamo i nostri mezzi, a volte l' adeguamento è giornaliero. Siamo sotto pressione e il fermo della categoria equivarrebbe al fermo dell' economia,



Informazioni Marittime

Napoli

una cosa che non vogliamo ma siamo in grossa difficoltà. Al governo chiediamo principalmente interventi sulle accise e il congelamento dei costi». «Gli autotrasportatori - conclude Russo - adeguano la struttura delle loro tariffe al mercato dello shipping. Questo protocollo è una novità a livello nazionale ed è stato possibile sottoscriverlo grazie alle imprese di autotrasporto napoletane, che ancora una volta mostrano grande senso di responsabilità e si accreditano come imprenditori di altissimo livello anche nel saper dare risposte così difficili a una crisi di mercato così complessa».

Nel porto di Bari il nuovo sistema PortNet

Le giornate dell' 8 e del 9 Marzo 2022 rappresentano delle date molto importanti per l' evoluzione e lo sviluppo della gestione dei dati portuali del porto di Bari, in quanto nei suddetti giorni è stato illustrato agli operatori portuali ed enti il nuovo sistema per la gestione dei servizi dell' Avvisatore Marittimo di Bari: il sistema PortNet, già operativo nei porti di Livorno, **Savona** e **Vado** Ligure. La presentazione è stata curata dagli sviluppatori e coordinatori che hanno illustrato ai presenti il nuovo modello di gestione del traffico portuale. Il sistema presenta elementi di innovazione capaci di garantire: -un maggiore velocità nell' invio dei dati di partenza, arrivo e movimento delle navi -una migliore gestione dei dati operativi conservati all' interno di un unico archivio gestito direttamente dall' Avvisatore senza l' ausilio di terzi -un incremento nella produzione e nell' elaborazione dei dati statistici inerenti le navi che scalano il porto e l' utilizzo delle banchine. La versatilità del sistema consente una rapida configurazione sulle esigenze e peculiarità di ciascun porto oltre a snellire e automatizzare le comunicazioni in tempo reale tra Avvisatori Marittimi e operatori portuali e garantire la certezza del dato. Anche Autorità e organi di controllo si sono dimostrati interessati ai dati validati e ai servizi resi disponibili.

The screenshot shows the website 'Il Nautilus' with the following elements:

- Header:** 'Il NAUTILUS' logo, navigation menu (HOME, ARCHIVIO, COLLABORA, PUBBLICITÀ, REDAZIONE, SITEMAP), and social media icons.
- Right Sidebar:** 'IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY' logo for 'PEYRANI BRINDISI' with contact information: Direzione Via Diabato, 361 72040 Brindisi (Br) - Tel: +39 0831 981111 Mobile: +39 335 447733 Uffici Operative - Operando Offici Casa Nuova - Porto di Brindisi Cell-Mobile: +39 335 026498 peyrani@brindisi.it
- Navigation:** NEWS, AMBIENTE, AUTHORITY, COMMERCIALE, CULTURA, EVENTI, NAUTICA, PORTI, SPORT, TRASPORTI, TURISMO.
- Search:** A search bar with a magnifying glass icon.
- Article Preview:** 'Nel porto di Bari il nuovo sistema PortNet' with a small image of a port terminal.
- Article Image:** A large image showing a port terminal with the text 'AVVISATORE MARITTIMO DEL PORTO DI BARI' overlaid.

Nautica da diporto: la Puglia al 'Dubai International Boat Show' di Dubai

Delli Noci 'Così valorizziamo uno dei comparti più attivi della nostra economia blu. Relazioni Puglia-EAU in saldo attivo da oltre 10 anni' La Regione Puglia, con i suoi 865 chilometri di costa e l'interesse per la blu economy, vola a Dubai per accompagnare una delegazione di imprese alla più grande fiera annuale dedicata alla nautica da diporto nei Paesi del Golfo. L'evento è Dubai International Boat Show in programma dal 9 al 13 marzo 2022 a Dubai Harbour, quartiere sul mare a Dubai Marina che vanta il terminal crociere più avanzato della regione. Ad organizzare la partecipazione pugliese, la Sezione Promozione del Commercio, Artigianato ed Internazionalizzazione delle Imprese, in collaborazione con Puglia Sviluppo. Considerando i numeri della precedente edizione (26.900 visitatori professionali e 845 espositori) e il successo crescente della manifestazione, Dubai International Boat Show è diventata per le aziende produttrici di componenti, attrezzature e sistemi di navigazione che offrono soluzioni all'avanguardia, una vetrina di spicco in un mercato denso di opportunità. Tra loro ci saranno quest'anno anche le imprese della delegazione pugliese. 'Promuovere sui mercati esteri il settore della nautica per una regione come la Puglia circondata per tre quarti dal mare vuol dire esaltare un settore che aggancia trasporti, turismo, pesca, tutti comparti strategici della nostra economia blu - commenta l'assessore regionale allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci -. Saremo lì non solo per rafforzare l'immagine del settore della nautica da diporto pugliese, ma anche per creare nuove opportunità di collaborazione con i principali operatori internazionali e presentare prodotti e attrezzature innovative. Il mercato emiratino è di grande interesse per la Puglia. Le nostre esportazioni sono in saldo attivo da oltre 10 anni (cioè superano il valore delle importazioni) e nei primi nove mesi del 2021 abbiamo totalizzato un valore export verso gli Emirati che supera i 22,5 milioni di euro. Il mercato emiratino inoltre è in rapida espansione e caratterizzato da una forte spinta all'innovazione, ma non è semplice avvicinarsi ad esso. Per questo abbiamo organizzato nei giorni scorsi un incontro di orientamento rivolto alle imprese che parteciperanno a Dubai International Boat Show, al quale hanno partecipato, tra gli altri, gli esperti di settore dell'Ice-Ufficio di Dubai, e il console italiano a Dubai. Con queste premesse, siamo certi che le nostre imprese riusciranno ad incrementare relazioni commerciali e collaborazioni, considerando anche il fermento determinato dalla concomitanza con Expo Dubai'. La Regione Puglia, in collaborazione con Puglia Sviluppo e con l'Agenzia Ice-Ufficio di Dubai organizzerà per ogni azienda della delegazione agende di incontri d'affari con potenziali partner individuati dall'Agenzia Ice. Tra le offerte della fiera anche un ampio calendario di eventi e conferenze dedicati ai professionisti e agli operatori di settore. La delegazione pugliese è costituita dalle imprese Bocca di Puglia di **Brindisi**, Boost Marine di Taviano



Il Nautilus

Brindisi

(Le), Cantiere navale Danese di **Brindisi**, Janco Best di Modugno (Ba), Thermowell di Lecce, accompagnate dal Distretto produttivo della Nautica da Diporto in Puglia. Saranno ospitate nello spazio espositivo della Regione Puglia all' interno dell' area ESS (Equipment, Supplies and Services). Ciascuna azienda disporrà di una postazione di lavoro personalizzata nella quale potrà svolgere incontri BtoB con gli operatori internazionali.

Informare

Taranto

A gennaio il traffico delle merci nel porto di Taranto è diminuito del -31,0%

Accenno di ripresa dei carichi containerizzati

Il **porto** di **Taranto** ha iniziato il 2022 accusando una notevole flessione del traffico delle merci essendo state movimentate complessivamente a gennaio 1,03 milioni di tonnellate, in calo del -31,0% rispetto a 1,51 milioni a gennaio 2021. Un apporto positivo è giunto dalla San Cataldo Container Terminal (SCCT), la società della turca Yilport che dalla metà del 2020 ha assunto la gestione del terminal per contenitori del **porto** pugliese (del 25 giugno 2020). Apporto positivo che forse attenuerà solo un poco le apprensioni dei vertici dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e dell' intera comunità economica tarantina che avevano visto l' arrivo di Yilport quale occasione di rilancio delle attività portuali nel segmento dei contenitori, speranze sinora andate deluse tanto che recentemente l' AdSP avrebbe sollecitato l' azienda turca a mantenere gli impegni assunti all' atto dell' acquisizione della gestione delle aree del Molo Polisettoriale. Yilport aveva previsto di portare nel **porto** di **Taranto** volumi di traffico containerizzato pari a 150mila teu nel 2019, a 350mila teu nel 2020 e a 600mila teu nel 2021. Lo scorso anno, invece, quando Yilport ha avuto in gestione per l' intero anno il terminal, il traffico è stato di appena 11.841 teu, assai distante da quello prospettato anche tenendo conto dell' effetto dell' impatto sull' attività della pandemia di Covid-19 che ha colpito in misura maggiore altri comparti portuali rispetto a quello dei contenitori. Yilport ha sempre confermato il proprio interesse al rilancio dell' attività su **Taranto**, promettendo un' intensificazione dei volumi di traffico. A gennaio 2022, in effetti, il traffico dei container al Molo Polisettoriale è stato pari a 10.957 teu, poco meno di quelli movimentati nell' intero 2021 e assai più che gli 866 teu totalizzati a gennaio 2021. Un volume di traffico innalzatosi grazie alla decina di scali di navi del gruppo armatoriale francese CMA CGM, il cui 24% del capitale è detenuto dal gruppo turco Yildirim che possiede la Yilport. CMA CGM e Yildirim detengono tra l' altro ciascuno il 50% del capitale di Malta Freeport, la società che gestisce il container terminal dello scalo portuale maltese di Marsaxlokk su cui si incentrano gli scali nel Mediterraneo delle portacontainer del gruppo armatoriale francese, navi che nelle scorse settimane CMA CGM ha dirottato in piccola percentuale su **Taranto**. Se lo scorso gennaio il traffico containerizzato a **Taranto**, in termini di peso, è salito del +1.788,2% a 153mila tonnellate e quello delle altre merci varie è aumentato del +2,2% a 251mila tonnellate, i volumi di traffico delle rinfuse, invece, hanno registrato pesanti riduzioni, con quelle solide che hanno totalizzato 630mila tonnellate (-49,7%) e quelle liquide fermatesi a 161mila tonnellate (-55,6%).



A gennaio il traffico delle merci nel porto di Taranto è diminuito del -31,0%

Accenno di ripresa dei carichi containerizzati

Il porto di Taranto ha iniziato il 2022 accusando una notevole flessione del traffico delle merci essendo state movimentate complessivamente a gennaio 1,03 milioni di tonnellate, in calo del -31,0% rispetto a 1,51 milioni a gennaio 2021. Un apporto positivo è giunto dalla San Cataldo Container Terminal (SCCT), la società della turca Yilport che dalla metà del 2020 ha assunto la gestione del terminal per contenitori del porto pugliese (del 25 giugno 2020). Apporto positivo che forse attenuerà solo un poco le apprensioni dei vertici dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e dell' intera comunità economica tarantina che avevano visto l' arrivo di Yilport quale occasione di rilancio delle attività portuali nel segmento dei contenitori, speranze sinora andate deluse tanto che recentemente l' AdSP avrebbe sollecitato l' azienda turca a mantenere gli impegni assunti all' atto dell' acquisizione della gestione delle aree del Molo Polisettoriale.

Yilport aveva previsto di portare nel porto di Taranto volumi di traffico containerizzato pari a 150mila teu nel 2019, a 350mila teu nel 2020 e a 600mila teu nel 2021. Lo scorso anno, invece, quando Yilport ha avuto in gestione per l' intero anno il terminal, il traffico è stato di appena 11.841 teu, assai distante da quello prospettato anche tenendo conto dell' effetto dell' impatto sull' attività

Circle ottimizza la gestione doganale di EST

Dei traffici nel terminal portuale di Catania

Redazione

GENOVA Circle Spa ottimizza la gestione doganale di EST. La società genovese, specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, annuncia infatti che la suite Milos® è stata scelta da EST Europea Servizi Terminalistici per ottimizzare la gestione doganale dei traffici afferenti al terminal portuale di Catania. Grazie alla piattaforma informatica Milos® e, nello specifico, all'utilizzo dei moduli Milos® eCustoms e Milos® Customs Registers, è ora possibile una gestione digitalizzata ed evoluta dei registri doganali e dei flussi informativi con AIDA Automazione Integrata Dogane Accise (il sistema informativo dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli). Inoltre, è possibile la condivisione di tali flussi digitali automatizzati con il Terminal Operating System (TOS) aziendale, ovvero la piattaforma informatica utilizzata da EST per la gestione del terminal. Abbiamo fatto un passo importante per una gestione completamente digitalizzata del Processo Doganale, processo sempre più fondamentale nell'automatizzazione dei processi dei nostri Terminals dichiara Antonio Pandolfo, Presidente e Sales Director di EST. Come spiega Luca Abatello, Ceo e presidente di CIRCLE Group: La capacità di assicurare, attraverso Milos®, uno scambio di informazioni completo e in tempo reale tra AIDA e il software di EST per la gestione del proprio terminal nel porto di Catania permette una totale automazione delle procedure doganali; ciò si traduce in una significativa riduzione delle attività manuali e dell'impiego di documenti cartacei, con un conseguente risparmio, sia in termini di tempi che di costi. Il supporto di Circle a EST prevede ulteriori attività che si concretizzeranno nei prossimi mesi e avranno ad oggetto la gestione digitale dei flussi merceologici internazionali in termini di semplificazione e monitoraggio delle spedizioni. Nel porto etneo, Europea Servizi Terminalistici dispone di aree destinate alla movimentazione e stoccaggio dei container di circa 20mila metri quadrati, sotto vincolo doganale e IMO, servite da due gru da 100 tons, da reach-stackers e da fork-lift di dimensioni e portate diverse. EST conta, inoltre, su una stazione di trasformazione di energia elettrica (da media a bassa tensione), con generatore automatico d'emergenza e prese per 65 container reefer, ralle e semirimorchi per le movimentazioni interne.



(Sito) Adnkronos

Augusta

Porti, Cancelleri: 'Di Sarcina neo presidente Autorità Sicilia orientale'

"Ieri abbiamo concluso l' iter e dopo un anno di commissariamento e qualche diatriba con la Regione siciliana per la mancata intesa sulla precedente proposta, ieri la commissione della Camera, dopo l' ok anche del Senato, ha dato parere favorevole alla nomina di **Francesco Di Sarcina** a presidente dell' Autorità portuale della Sicilia orientale". A dirlo è stato il sottosegretario alle Infrastrutture, Giancarlo Cancelleri, a margine della presentazione a Palermo di Costa Toscana, la nuova nave ammiraglia di Costa Crociere totalmente green. "Si occuperà di Augusta, su cui puntiamo molto, e di Catania, dove occorre fare un lavoro identico a quello che Pasqualino Monti ha fatto a Palermo - ha aggiunto -. Spero che possa risollevarle le sorti di una portualità che ha bisogno di investimenti. Noi come Governo e come ministero ci siamo". "Il Governo ha puntato molto sulla portualità, mettendo a punto una strategia di investimenti, parecchi miliardi di euro messi nelle mani dei presidenti delle Autorità portuali che nel frattempo erano state istituite. Oggi abbiamo investimenti molti importanti a Genova, Livorno, Venezia, Civitavecchia, coniugando la sostenibilità con il rispetto dei territori. Ma non ci siamo dimenticati della Sicilia". "Palermo è la rappresentazione plastica - ha aggiunto - di come con un miliardo di euro di investimenti sul porto cambia il volto della città, facendola diventare sempre più vicina per standard qualitativi alle grandi capitali europee, regalando bellezza e togliendo degrado. Il Governo e il ministero credono nel cambiamento e vogliono investire per far diventare i porti luoghi di fruizione anche per cittadini come avviene nelle altre città d' Europa. Nei prossimi mesi vedremo trasformarsi il waterfront palermitano sino al completamento, tra il 2023-2024, degli ultimi investimenti che ci regaleranno un porto completamente rinnovato", ha concluso Cancelleri.



Porti, Cancelleri: 'Di Sarcina neo presidente Autorità Sicilia orientale'

(Adnkronos) - "Ieri abbiamo concluso l' iter e dopo un anno di commissariamento e qualche diatriba con la Regione siciliana per la mancata intesa sulla precedente proposta, ieri la commissione della Camera, dopo l' ok anche del Senato, ha dato parere favorevole alla nomina di Francesco Di Sarcina a presidente dell' **Autorità portuale** della Sicilia orientale". A dirlo è stato il sottosegretario alle Infrastrutture, Giancarlo Cancelleri, a margine della presentazione a Palermo di Costa Toscana, la nuova nave ammiraglia di Costa Crociere totalmente green. "Si occuperà di Augusta, su cui puntiamo molto, e di Catania, dove occorre fare un lavoro identico a quello che Pasqualino Monti ha fatto a Palermo - ha aggiunto -. Spero che possa risollevarle le sorti di una portualità che ha bisogno di investimenti. Noi come Governo e come ministero ci siamo". "Il Governo ha puntato molto sulla portualità, mettendo a punto una strategia di investimenti, parecchi miliardi di euro messi nelle mani dei presidenti delle **Autorità** portuali che nel frattempo erano state istituite. Oggi abbiamo investimenti molti importanti a Genova, Livorno, Venezia, Civitavecchia, coniugando la sostenibilità con il rispetto dei territori. Ma non ci siamo dimenticati della Sicilia". "Palermo è la rappresentazione plastica - ha aggiunto - di come con un miliardo di euro di investimenti sul porto cambia il volto della città, facendola diventare sempre più vicina per standard qualitativi alle grandi capitali europee, regalando bellezza e togliendo degrado. Il Governo e il ministero credono nel cambiamento e vogliono investire per far diventare i porti luoghi di fruizione anche per cittadini come avviene nelle altre città d' Europa. Nei prossimi mesi vedremo trasformarsi il waterfront palermitano sino al completamento, tra il 2023-2024, degli ultimi investimenti che ci regaleranno un porto completamente rinnovato", ha concluso Cancelleri.



Debutta al Porto di Palermo Costa Toscana, la 'smart city' itinerante totalmente green*Tecnologie d' avanguardia e attenzione alla sostenibilità per nuova ammiraglia Costa Crociere*

Una vera e propria 'smart city' sul mare, dotata di tecnologie d' avanguardia e con un' attenzione particolare alla sostenibilità . Costa Toscana , la nuova ammiraglia della flotta di Costa Crociere, protagonista dell' ultima edizione del Festival di Sanremo durante la quale ha ospitato a bordo le esibizioni di grandi artisti italiani, è arrivata oggi a **Palermo**. Per la prima volta durante la sua crociera inaugurale, partita lo scorso 5 marzo da Savona, ha fatto scalo nel capoluogo siciliano, dove tornerà tutti i giovedì, fino al 28 aprile, per un itinerario di una settimana che farà tappa anche a Civitavecchia/Roma, Savona, Marsiglia, Barcellona, Valencia. Nel 2022, infatti, il **porto** di **Palermo** ospiterà ogni settimana Costa Toscana, Costa Smeralda e Costa Firenze, per un totale di 86 scali rispetto ai 12 dello scorso anno. " **Palermo** avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa , con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo **porto**, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia occidentale", ha detto Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere , durante la conferenza stampa a bordo della nave alla presenza, tra gli altri, del sottosegretario all' Infrastrutture, Giancarlo Cancelleri, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, e l' assessore regionale al Territorio e Ambiente, Totò Cordaro. Gemella di Costa Smeralda, Costa Toscana è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell' industria delle crociere, con quattro navi già in servizio."Un gioiello di tecnologia e un palcoscenico sul mare - ha spiegato Zanetti -. Un concentrato di italianità, in cui non ci sono solo ispirazioni legate a una delle regioni più iconiche d' Italia, ma un tributo al design italiano . Il debutto di Costa Toscana - ha spiegato Zanetti - è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell' intera flotta Costa, previsto per la prossima estate". Costa Crociere è uno dei soci di 'West Sicily Gate', la società che dallo scorso agosto è affidataria della concessione demaniale marittima per la gestione delle aree destinate all' ormeggio delle navi da crociera, all' accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento di attività terminalistiche nei quattro porti dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale (**Palermo**, Termini Imerese, Trapani e **Porto Empedocle**). " Stiamo per consegnare alla West Sicily Gate una stazione marittima completamente riqualficata e resa finalmente all' altezza delle nostre ambizioni di traffico", ha spiegato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti , ricordando l' intenso impegno dell' Autorità per consentire a **Palermo** di accogliere



(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

la nuova ammiraglia di Costa Crociere. "L' AdSP ha lavorato sodo superando ostacoli che sembravano agli occhi di chiunque insormontabili - ha detto -. Non è stato facile: si è prima di tutto dragato il porto per assicurare fondali adeguati, è stata poi allungata la banchina Vittorio Veneto con il dolphin, sono stati spostati i bacini da 52mila e 19mila tpl ed è stato salpato il molo sud per rendere più agevole l' ingresso in porto alle navi di grossa stazza. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli". A bordo di Costa Toscana i viaggiatori potranno immergersi nei colori e nelle atmosfere della regione da cui la nave prende il nome grazie a un progetto creativo curato da Adam D. Tihany . Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti 'made in Italy', creati da 15 partner rappresentativi dell' eccellenza italiana. L' offerta di bordo si integra perfettamente in questo contesto: dalla Solemio Spa alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani e internazionali, ai 21 tra ristoranti e aree dedicate alla 'food experience', tra cui il nuovo 'Archipelago', che propone i menù ideati da tre grandi chef: Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León. Ma Costa Toscana è soprattutto una nave green. Grazie all' utilizzo del gas naturale liquefatto, infatti, è possibile eliminare quasi totalmente l' immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100 per cento), con una riduzione diretta dell' 85 per cento delle emissioni di ossido di azoto e sino al 20 per cento di CO2. Non solo. Per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale l' intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare con l' utilizzo di dissalatori, mentre il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo è effettuato il 100 per cento di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio.

(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Ucraina, Monti (AdSP): "Costo energia? Italia danneggiata da tanti no ideologici"

"Se il conflitto dovesse proseguire le conseguenze saranno pesanti. Non penso tanto al settore crocieristico come vacanza sul mare, ma al costo delle navi. Un incremento dei costi del gas inciderebbe in maniera importante su un gioiello di tecnologia come questa nave che ha investito centinaia di milioni di euro per dotarsi di impianti dual fuel e abbattere l'impatto ambientale". A dirlo all'Adnkronos è stato **Pasqualino Monti**, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, a margine della presentazione a Palermo di Costa Toscana, la nuova ammiraglia della flotta Costa Crociere totalmente green che oggi per la prima volta è approdata nel porto del capoluogo siciliano in occasione del suo viaggio inaugurale. "L'Italia non è autosufficiente dal punto di vista energetico, non ha voluto esserlo - ha aggiunto -. Il Paese produceva 20 miliardi di metri cubi di gas fino a qualche anno fa, oggi ne produce 3,3 e ne consuma 76: il 50 per cento di quel gap viene erogato dalla Russia. Non abbiamo voluto investire, i tanti 'no' ideologici e di pancia detti in passato non servono a nulla. L'Italia può essere, non dico autosufficiente da questo punto di vista, ma può certamente incrementare del mille per cento la propria capacità di produrre energia e di farlo in maniera pulita, anche da fonti rinnovabili. Non dovrebbe aspettare una guerra per farlo, dovrebbe già averlo pianificato da tempo", ha concluso **Monti**.



(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Porti, Monti (AdSP): "Nuovo volto a Palermo, 100 mln investiti per piccolo miracolo"

"Per molti l' attracco oggi di Costa Toscana a **Palermo** è solo l' arrivo di una nave, anche se di un gioiello della tecnologia, per noi rappresenta il racconto di una storia bellissima, fatta di uomini e donne che hanno lavorato per fare arrivare l' ammiraglia della Costa Crociere nel nostro **porto** . Sino a qualche anno fa era impensabile: non c' erano i fondali, la lunghezza adeguata delle banchine, il terminal su cui il prossimo mese sarà inaugurata la stazione marittima era sequestrato". A dirlo all' Adnkronos è stato il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti , a margine della conferenza stampa a bordo di Costa Toscana, approdata per la prima volta a **Palermo**. "Abbiamo realizzato in due anni e mezzo - ha aggiunto - lavori per 100 milioni di euro con un gioco di squadra e con un piano industriale nato nel 2018 e oggi quasi terminato . Abbiamo lavorato e continuiamo a farlo - ha concluso - per ricucire la ferita tra la città e il suo **porto**. I crocieristi che arrivano nel **porto** di **Palermo** devono comprendere di non essere in un suk ma nella porta d' ingresso via mare di una città meravigliosa. I risultati conseguiti sono visibili a tutti. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli".

The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top right, there is a navigation menu with icons for home, search, and social media. The Adnkronos logo is prominently displayed. Below the navigation, the article title "Porti, Monti (AdSP): "Nuovo volto a Palermo, 100 mln investiti per piccolo miracolo"" is visible. The date "10 marzo 2022 | 18:12" and the reading time "LETTURA: 1 minuto" are also present. A blurred image of a port is shown at the bottom of the article preview.

(Sito) Adnkronos

Palermo, Termini Imerese

Costa Crociere, dg Zanetti: 'In estate intera flotta operativa, oltre 16mila occupati in Italia'

"La Sicilia e Palermo in particolare rientrano nel piano di ripresa della nostra compagnia. Il capoluogo siciliano è storicamente un porto molto importante e la riconferma di questa importanza sta nei numeri: nel 2022 con oltre 80 scali aumentiamo significativamente la nostra presenza qui rispetto allo scorso anno e riapriamo il percorso verso il futuro". A dirlo all'Adnkronos è Mario Zanetti, direttore generale di Costa **Crociere**, a margine della presentazione a Palermo di Costa Toscana, la nuova ammiraglia della flotta completamente green e dotata di tecnologie d'avanguardia che può contare su 2.663 cabine e ospitare oltre 6.700 passeggeri. "Riavremo la nostra flotta pienamente operativa in estate - ha aggiunto - e contiamo di ripartire per un futuro che ci consenta di superare il grande valore che già creavamo pre-pandemia: in Italia parliamo di oltre 3 miliardi e mezzo e oltre 16mila posti di lavoro. Un impatto molto importante che ci vede sempre più impegnati a lavorare insieme alle comunità - ha concluso il dg di Costa **Crociere** - per costruire insieme e offrire ospitalità di qualità, autenticità e valore ai nostri ospiti".

The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top right, there are social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube, along with the date 'Giovedì 10 Marzo 2022' and the time 'Aggiornato 11:58'. The Adnkronos logo is prominently displayed. Below the navigation bar, the article title 'Costa Crociere, dg Zanetti: 'In estate intera flotta operativa, oltre 16mila occupati in Italia'' is shown in a large, bold font. Underneath the title, the date '10 marzo 2022 | 18:42' and the reading time 'LETTURA: 1 minuto' are visible. The article content area below the title is partially obscured by a blue horizontal bar.

Crociere: approda per la prima volta a Palermo Costa Toscana

La nave ha 2.663 cabine passeggeri e ne può ospitare 6.730

(ANSA) - PALERMO, 10 MAR - Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Palermo per la prima volta nel corso della sua crociera inaugurale, partita da Savona lo scorso 5 marzo. È una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere, con quattro navi già in servizio, tra cui le gemelle Costa Smeralda e Costa Toscana. La nave, 337 metri e 185mila tonnellate di stazza, può contare su 2.663 cabine passeggeri, può ospitare 6.730 passeggeri, con un equipaggio di 1.646 persone. La presentazione nel capoluogo siciliano, in mattinata, alla presenza del sottosegretario alle infrastrutture, Giancarlo Cancellieri, dell'assessore regionale al territorio e ambiente, Toto Cordaro, del presidente dell'autorità portuale della Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti**, del direttore generale Costa Crociere, Mario Zanetti, con il comandante Pietro Sinisi. "Il debutto di Costa Toscana - ha detto Zanetti - è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell'intera flotta Costa, previsto per la prossima estate. Palermo avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa, con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo porto, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia occidentale". "Un impegno reso possibile - ha proseguito - dal grande lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, che, con la 'West Sicily Gate' ci ha consentito di entrare direttamente nella gestione del terminal di Palermo, mettendoci a disposizione infrastrutture adeguate a navi di ultima generazione come Costa Toscana". Un pensiero il dg Zanetti lo ha dedicato anche alla guerra in Ucraina: "Speriamo che finisca presto, abbiamo a bordo di questa nave 36 colleghi ucraini e 400 in tutta la nostra flotta, il nostro pensiero a loro e ai familiari". (ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA titled "Crociere: approda per la prima volta a Palermo Costa Toscana". The article includes a sub-headline "La nave ha 2.663 cabine passeggeri e ne può ospitare 6.730" and a date of "10 marzo, 13:42". A large photograph of the Costa Toscana cruise ship is visible. The article text is partially visible, matching the main text on the page. On the right side of the screenshot, there are several vertical banners for other services: "La bussola informa, guida e consiglia", "Canale AN", "UNION INTERN", "Navimeteo", and "Corsi M".

Costa Toscana debutta a Palermo nella stagione del rilancio delle crociere dopo il Covid

(FERPRESS) Palermo, 10 MAR Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Palermo per la prima volta nel corso della sua crociera inaugurale, partita da Savona lo scorso 5 marzo. Costa Toscana è stata tra le grandi novità dell'ultima edizione del Festival di Sanremo, durante la quale ha ospitato a bordo le esibizioni di grandi artisti italiani. È una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere, con quattro navi già in servizio, tra cui le gemelle Costa Smeralda e Costa Toscana.

Il debutto di Costa Toscana è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell'intera flotta Costa, previsto per la prossima estate. Palermo avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa, con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo porto, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia occidentale. Un impegno reso possibile dal grande lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, che con la West Sicily Gate ci ha consentito di entrare direttamente nella gestione del terminal di Palermo, mettendoci a disposizione infrastrutture adeguate a navi di ultima generazione come Costa Toscana ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere.

Costa Toscana spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasquale Monti: la nuova ammiraglia della compagnia, è definita a ragione una "smart city", progettata per offrire un mix di tecnologia, comfort e attenzione all'ambiente con i nuovi motori a propulsione Lng. Ecco perché siamo doppiamente felici che i suoi itinerari, a partire da questo primo, tocchino Palermo. Per raggiungere tale obiettivo l'AdSP ha lavorato sodo superando ostacoli che sembravano agli occhi di chiunque insormontabili. Non è stato facile: si è prima di tutto dragato il porto per assicurare fondali adeguati, è stata poi allungata la banchina Vittorio Veneto con il dolphin, sono stati spostati i bacini da 52 mila e 19 mila tpl ed è stato salpato il molo sud per rendere più agevole l'ingresso in porto alle navi di grossa stazza. Si è, inoltre, costruito un terminal provvisorio per l'accoglienza dei passeggeri e adesso stiamo per consegnare alla West Sicily Gate, la società che gestisce i nostri terminal, una stazione marittima completamente riquilibrata e resa finalmente all'altezza delle nostre ambizioni di traffico. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli. Costa Crociere è uno dei soci di West Sicily Gate, la società che dall'agosto 2021 è affidataria della concessione demaniale marittima per la gestione delle aree destinate all'ormeggio delle navi da crociera, all'accoglienza dei relativi passeggeri e

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

Costa Toscana debutta a Palermo nella stagione del rilancio delle crociere dopo il Covid

Author : com

Date : 10 Marzo 2022

(FERPRESS) - Palermo, 10 MAR - Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Palermo per la prima volta nel corso della sua crociera inaugurale, partita da Savona lo scorso 5 marzo.

Costa Toscana è stata tra le grandi novità dell'ultima edizione del Festival di Sanremo, durante la quale ha ospitato a bordo le esibizioni di grandi artisti italiani. È una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere, con quattro navi già in servizio, tra cui le gemelle Costa Smeralda e Costa Toscana.

Il debutto di Costa Toscana è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell'intera flotta Costa, previsto per la prossima estate. Palermo avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa, con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo porto, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia occidentale. Un impegno reso possibile dal grande lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, che con la West Sicily Gate ci ha consentito di entrare direttamente nella gestione del terminal di Palermo, mettendoci a disposizione infrastrutture adeguate a navi di ultima generazione come Costa Toscana - ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere.

Costa Toscana - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasquale Monti - la nuova ammiraglia della compagnia, è definita a ragione una "smart city", progettata per offrire un mix di tecnologia, comfort e attenzione all'ambiente con i nuovi motori a propulsione Lng. Ecco perché siamo doppiamente felici che i suoi itinerari, a partire da questo primo, tocchino Palermo. Per raggiungere tale obiettivo l'AdSP ha lavorato sodo superando ostacoli che sembravano agli occhi di chiunque insormontabili. Non è stato facile: si è prima di tutto dragato il porto per assicurare fondali adeguati, è stata poi allungata la banchina Vittorio Veneto con il dolphin, sono stati spostati i bacini da 52 mila e 19 mila tpl ed è stato salpato il molo sud per rendere più agevole l'ingresso in porto alle navi di grossa stazza. Si è, inoltre, costruito un terminal provvisorio per l'accoglienza dei passeggeri e adesso stiamo per consegnare alla West Sicily Gate, la società che gestisce i nostri terminal, una stazione marittima completamente riquilibrata e resa finalmente all'altezza delle nostre ambizioni di traffico. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli.

Costa Crociere è uno dei soci di West Sicily Gate, la società che dall'agosto 2021 è affidataria della concessione demaniale marittima per la gestione delle aree destinate all'ormeggio delle navi da crociera, all'accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento di attività terminalistiche nei quattro porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle).

Nel 2022 a Palermo faranno scalo ogni settimana le tre navi più nuove e innovative della flotta della Costa - Costa Toscana, Costa Smeralda e Costa Firenze - per un totale di 90 scali, rispetto ai 12 del 2021.

1/3

FerPress

Palermo, Termini Imerese

allo svolgimento di attività terminalistiche nei quattro porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle). Nel 2022 a Palermo faranno scalo ogni settimana le tre navi più nuove e innovative della flotta della flotta Costa Costa Toscana, Costa Smeralda e Costa Firenze per un totale di 86 scali, rispetto ai 12 del 2021. Costa Toscana sarà a Palermo tutti i giovedì dal 10 marzo al 28 aprile 2022, per un itinerario di una settimana che visiterà anche Civitavecchia/Roma, Savona, Marsiglia, Barcellona, Valencia. Dal 5 aprile al 22 novembre 2022, Costa Firenze sarà Palermo ogni martedì per crociere di una settimana a Civitavecchia/Roma, Genova, Marsiglia, Barcellona, Cagliari. Dal 12 maggio 2022 sino a fine inverno 2022-23 sarà la volta di Costa Smeralda, a Palermo ogni giovedì per crociere di una settimana a Civitavecchia/Roma, Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca. Costa Toscana è una vera e propria smart city itinerante. Grazie all'utilizzo del gas naturale liquefatto è possibile eliminare quasi totalmente l'immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell'85%) e di CO2 (sino al 20%). Oltre a questo, la nave dispone di una serie di innovazioni tecnologiche d'avanguardia studiate per ridurre ulteriormente l'impatto ambientale. L'intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l'utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. I legni di mare che arredano le isole del nuovo ristorante Archipelago sono stati recuperati grazie ai Guardiani della Costa, il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione. Gli interni di Costa Toscana sono frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany, nato per esaltare e far vivere in un'unica location i colori e le atmosfere di questa meravigliosa regione italiana. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti Made in Italy, creati da 15 partner altamente rappresentativi dell'eccellenza italiana. L'offerta di bordo si integra perfettamente in questo contesto straordinario: dalla Solemio Spa, alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani e internazionali, ai 21 tra ristoranti e aree dedicate alla food experience, tra cui il nuovo ristorante Archipelago, che propone i menù ideati da tre grandi chef: Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León.

COSTA TOSCANA DEBUTTA A PALERMO

La nuova nave di Costa Crociere, alimentata a gas naturale liquefatto, ha fatto scalo a Palermo per la prima volta nel corso della sua crociera inaugurale. Confermato l'impegno della compagnia italiana per la crescita del traffico crociere nella Sicilia occidentale: nell'estate 2022 l'intera flotta Costa tornerà in servizio, con le tre navi più innovative che faranno visita ogni settimana a Palermo.

Palermo - Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Palermo per la prima volta nel corso della sua crociera inaugurale, partita da **Savona** lo scorso 5 marzo. Costa Toscana è stata tra le grandi novità dell'ultima edizione del Festival di Sanremo, durante la quale ha ospitato a bordo le esibizioni di grandi artisti italiani. È una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere, con quattro navi già in servizio, tra cui le gemelle Costa Smeralda e Costa Toscana. 'Il debutto di Costa Toscana è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell'intera flotta Costa, previsto per la prossima estate. Palermo avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa, con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo porto, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia occidentale. Un impegno reso possibile dal grande lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, che con la West Sicily Gate ci ha consentito di entrare direttamente nella gestione del terminal di Palermo, mettendoci a disposizione infrastrutture adeguate a navi di ultima generazione come Costa Toscana' - ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere. 'Costa Toscana - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti - la nuova ammiraglia della compagnia, è definita a ragione una 'smart city', progettata per offrire un mix di tecnologia, comfort e attenzione all'ambiente con i nuovi motori a propulsione Lng. Ecco perché siamo doppiamente felici che i suoi itinerari, a partire da questo primo, tocchino Palermo. Per raggiungere tale obiettivo l'AdSP ha lavorato sodo superando ostacoli che sembravano agli occhi di chiunque insormontabili. Non è stato facile: si è prima di tutto dragato il porto per assicurare fondali adeguati, è stata poi allungata la banchina Vittorio Veneto con il dolphin, sono stati spostati i bacini da 52 mila e 19 mila tpl ed è stato salpato il molo sud per rendere più agevole l'ingresso in porto alle navi di grossa stazza. Si è, inoltre, costruito un terminal provvisorio per l'accoglienza dei passeggeri e adesso stiamo per consegnare alla West Sicily Gate, la società che gestisce i nostri terminal, una stazione marittima



Il Nautilus

Palermo, Termini Imerese

completamente riqualificata e resa finalmente all' altezza delle nostre ambizioni di traffico. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli'. Costa Crociere è uno dei soci di West Sicily Gate, la società che dall' agosto 2021 è affidataria della concessione demaniale marittima per la gestione delle aree destinate all' ormeggio delle navi da crociera, all' accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento di attività terminalistiche nei quattro porti dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle). Nel 2022 a Palermo faranno scalo ogni settimana le tre navi più nuove e innovative della flotta della flotta Costa - Costa Toscana, Costa Smeralda e Costa Firenze - per un totale di 86 scali, rispetto ai 12 del 2021. Costa Toscana sarà a Palermo tutti i giovedì dal 10 marzo al 28 aprile 2022, per un itinerario di una settimana che visiterà anche Civitavecchia/Roma, **Savona**, Marsiglia, Barcellona, Valencia. Dal 5 aprile al 22 novembre 2022, Costa Firenze sarà a Palermo ogni martedì per crociere di una settimana a Civitavecchia/Roma, Genova, Marsiglia, Barcellona, Cagliari. Dal 12 maggio 2022 sino a fine inverno 2022-23 sarà la volta di Costa Smeralda, a Palermo ogni giovedì per crociere di una settimana a Civitavecchia/Roma, **Savona**, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca. Costa Toscana è una vera e propria 'smart city' itinerante. Grazie all' utilizzo del gas naturale liquefatto è possibile eliminare quasi totalmente l' immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), abbassando significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell' 85%) e di CO2 (sino al 20%). Oltre a questo, la nave dispone di una serie di innovazioni tecnologiche d' avanguardia studiate per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale. L' intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare tramite l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio. I legni di mare che arredano le isole del nuovo ristorante Archipelago sono stati recuperati grazie ai 'Guardiani della Costa', il programma di educazione ambientale per la salvaguardia del litorale Italiano promosso dalla Costa Crociere Foundation. Per ogni cena che si degusterà ad Archipelago, Costa Crociere donerà parte del ricavato per sostenere progetti ambientali e sociali della fondazione. Gli interni di Costa Toscana sono frutto di un progetto creativo straordinario, curato da Adam D. Tihany, nato per esaltare e far vivere in un' unica location i colori e le atmosfere di questa meravigliosa regione italiana. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti 'Made in Italy', creati da 15 partner altamente rappresentativi dell' eccellenza italiana. L' offerta di bordo si integra perfettamente in questo contesto straordinario: dalla Solemio Spa, alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani e internazionali, ai 21 tra ristoranti e aree dedicate alla 'food experience', tra cui il nuovo ristorante Archipelago, che propone i menù ideati da tre grandi chef: Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León.

Debutta al Porto di Palermo Costa Toscana, la 'smart city' itinerante totalmente green

(Adnkronos) - Una vera e propria 'smart city' sul mare, dotata di tecnologie d'avanguardia e con un'attenzione particolare alla sostenibilità. Costa Toscana, la nuova ammiraglia della flotta di Costa Crociere, protagonista dell'ultima edizione del Festival di Sanremo durante la quale ha ospitato a bordo le esibizioni di grandi artisti italiani, è arrivata oggi a Palermo. Per la prima volta durante la sua crociera inaugurale, partita lo scorso 5 marzo da Savona, ha fatto scalo nel capoluogo siciliano, dove tornerà tutti i giovedì, fino al 28 aprile, per un itinerario di una settimana che farà tappa anche a Civitavecchia/Roma, Savona, Marsiglia, Barcellona, Valencia. Nel 2022, infatti, il porto di Palermo ospiterà ogni settimana Costa Toscana, Costa Smeralda e Costa Firenze, per un totale di 86 scali rispetto ai 12 dello scorso anno. "Palermo avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa, con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo porto, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia occidentale", ha detto Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere, durante la conferenza stampa a bordo della nave alla presenza, tra gli

altri, del sottosegretario all'Infrastrutture, Giancarlo Cancellieri, il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, e l'assessore regionale al Territorio e Ambiente, Totò Cordaro. Gemella di Costa Smeralda, Costa Toscana è una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere, con quattro navi già in servizio. "Un gioiello di tecnologia e un palcoscenico sul mare - ha spiegato Zanetti -. Un concentrato di italianità, in cui non ci sono solo ispirazioni legate a una delle regioni più iconiche d'Italia, ma un tributo al design italiano. Il debutto di Costa Toscana - ha spiegato Zanetti - è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell'intera flotta Costa, previsto per la prossima estate". Costa Crociere è uno dei soci di 'West Sicily Gate', la società che dallo scorso agosto è affidataria della concessione demaniale marittima per la gestione delle aree destinate all'ormeggio delle navi da crociera, all'accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento di attività terminalistiche nei quattro porti dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle). "Stiamo per consegnare alla West Sicily Gate una stazione marittima completamente riqualificata e resa finalmente all'altezza delle nostre ambizioni di traffico", ha spiegato il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ricordando l'intenso impegno dell'**Autorità**



per consentire a Palermo di accogliere la nuova ammiraglia di Costa Crociere. "L' AdSP ha lavorato sodo superando ostacoli che sembravano agli occhi di chiunque insormontabili - ha detto -. Non è stato facile: si è prima di tutto dragato il porto per assicurare fondali adeguati, è stata poi allungata la banchina Vittorio Veneto con il dolphin, sono stati spostati i bacini da 52mila e 19mila tpl ed è stato salpato il molo sud per rendere più agevole l' ingresso in porto alle navi di grossa stazza. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli". A bordo di Costa Toscana i viaggiatori potranno immergersi nei colori e nelle atmosfere della regione da cui la nave prende il nome grazie a un progetto creativo curato da Adam D. Tihany. Arredamento, illuminazione, tessuti e accessori sono tutti 'made in Italy', creati da 15 partner rappresentativi dell' eccellenza italiana. L' offerta di bordo si integra perfettamente in questo contesto: dalla Solemio Spa alle aree dedicate al divertimento; dai bar tematici, in collaborazione con grandi brand italiani e internazionali, ai 21 tra ristoranti e aree dedicate alla 'food experience', tra cui il nuovo 'Archipelago', che propone i menù ideati da tre grandi chef: Bruno Barbieri, Hélène Darroze e Ángel León. Ma Costa Toscana è soprattutto una nave green. Grazie all' utilizzo del gas naturale liquefatto, infatti, è possibile eliminare quasi totalmente l' immissione in atmosfera di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100 per cento), con una riduzione diretta dell' 85 per cento delle emissioni di ossido di azoto e sino al 20 per cento di CO2. Non solo. Per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale l' intero fabbisogno giornaliero di acqua è soddisfatto trasformando quella del mare con l' utilizzo di dissalatori, mentre il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un **sistema** di efficientamento energetico intelligente. Inoltre, a bordo è effettuato il 100 per cento di raccolta differenziata e il riciclo di materiali quali plastica, carta, vetro e alluminio.

Ucraina, Monti (AdSP): "Costo energia? Italia danneggiata da tanti no ideologici"

(Adnkronos) - "Se il conflitto dovesse proseguire le conseguenze saranno pesanti. Non penso tanto al settore crocieristico come vacanza sul mare, ma al costo delle navi. Un incremento dei costi del gas inciderebbe in maniera importante su un gioiello di tecnologia come questa nave che ha investito centinaia di milioni di euro per dotarsi di []

(Adnkronos) - "Se il conflitto dovesse proseguire le conseguenze saranno pesanti. Non penso tanto al settore crocieristico come vacanza sul mare, ma al costo delle navi. Un incremento dei costi del gas inciderebbe in maniera importante su un gioiello di tecnologia come questa nave che ha investito centinaia di milioni di euro per dotarsi di impianti dual fuel e abbattere l'impatto ambientale". A dirlo all'Adnkronos è stato Pasqualino Monti, presidente dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, a margine della presentazione a Palermo di Costa Toscana, la nuova ammiraglia della flotta Costa Crociere totalmente green che oggi per la prima volta è approdata nel porto del capoluogo siciliano in occasione del suo viaggio inaugurale. "L'Italia non è autosufficiente dal punto di vista energetico, non ha voluto esserlo - ha aggiunto -. Il Paese produceva 20 miliardi di metri cubi di gas fino a qualche anno fa, oggi ne produce 3,3 e ne consuma 76: il 50 per cento di quel gap viene erogato dalla Russia. Non abbiamo voluto investire, i tanti 'no' ideologici e di pancia detti in passato non servono a nulla. L'Italia può essere, non dico autosufficiente da questo punto di vista, ma può certamente incrementare del mille per cento la propria capacità di produrre energia e di farlo in maniera pulita, anche da fonti rinnovabili. Non dovrebbe aspettare una guerra per farlo, dovrebbe già averlo pianificato da tempo", ha concluso Monti.



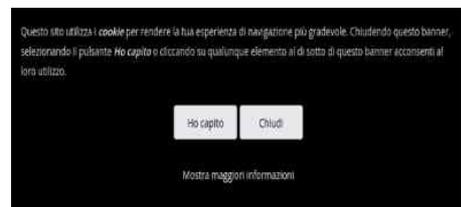
Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Costa Toscana approda a Palermo

Benvenuto inaugurale delle autorità, con il direttore di Costa Zanetti e il presidente del porto Monti, che ha sottolineato i miracoli fatti per permetterle di fare scalo fisso

Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata oggi a Palermo per la prima volta nel corso della sua crociera inaugurale, partita da **Savona** lo scorso 5 marzo. È la prima nave di Costa, e la prima nave da crociera battente bandiera italiana, alimentata a gas naturale liquefatto. «Il debutto di Costa Toscana è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell'intera flotta Costa, previsto per la prossima estate. Palermo avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa, con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo porto, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia Occidentale. Un impegno reso possibile dal grande lavoro portato avanti dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, che con la West Sicily Gate ci ha consentito di entrare direttamente nella gestione del terminal di Palermo, mettendoci a disposizione infrastrutture adeguate a navi di ultima generazione come Costa Toscana», ha detto Mario Zanetti, direttore generale di Costa Crociere. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti, ha spiegato che per permettere a Costa Toscana di approdare a Palermo l'Adsp «ha lavorato sodo superando ostacoli che sembravano agli occhi di chiunque insormontabili. Non è stato facile: si è prima di tutto dragato il porto per assicurare fondali adeguati, è stata poi allungata la banchina Vittorio Veneto con il dolphin, sono stati spostati i bacini da 52 mila e 19 mila tonnellate di portata ed è stato salpato il molo sud per rendere più agevole l'ingresso in porto alle navi di grossa stazza. Si è, inoltre, costruito un terminal provvisorio per l'accoglienza dei passeggeri e adesso stiamo per consegnare alla West Sicily Gate, la società che gestisce i nostri terminal, una stazione marittima completamente riqualificata e resa finalmente all'altezza delle nostre ambizioni di traffico. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli». Costa Crociere è uno dei soci di West Sicily Gate, la società che dall'agosto 2021 è affidataria della concessione demaniale marittima per la gestione delle aree destinate all'ormeggio delle navi da crociera, all'accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento di attività terminalistiche nei quattro porti dell'autorità portuale, Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Nel 2022 a Palermo faranno scalo ogni settimana le tre navi più recenti della flotta di Costa Crociere, Costa Toscana, Costa Smeralda e Costa Firenze, per un totale di 86 scali, rispetto ai 12 del 2021. Costa Toscana sarà a Palermo tutti i giovedì dal 10 marzo al 28 aprile 2022, per un itinerario di una settimana che visiterà anche Civitavecchia/Roma, **Savona**, Marsiglia, Barcellona, Valencia. Dal 5 aprile al 22 novembre



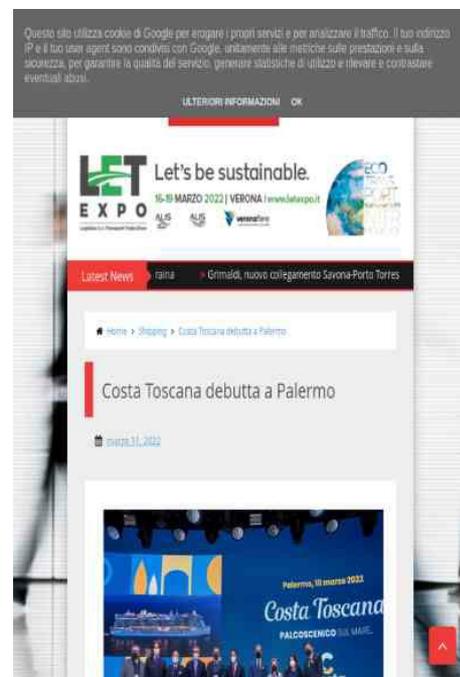
Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

2022, Costa Firenze sarà Palermo ogni martedì per crociere di una settimana a Civitavecchia/Roma, Genova, Marsiglia, Barcellona, Cagliari. Dal 12 maggio 2022 sino a fine inverno 2022-23 sarà la volta di Costa Smeralda, a Palermo ogni giovedì per crociere di una settimana a Civitavecchia/Roma, **Savona**, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca.

Costa Toscana debutta a Palermo

"Il debutto di Costa Toscana è un momento importante nel nostro piano di ripartenza, perché darà il via al ritorno in servizio dell'intera flotta Costa, previsto per la prossima estate. Palermo avrà un ruolo di primo piano nella nostra ripresa, con le tre navi più moderne e innovative della nostra compagnia che faranno scalo regolarmente in questo porto, confermando il nostro impegno per fare crescere il turismo crocieristico nella Sicilia occidentale. Un impegno reso possibile dal grande lavoro portato avanti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, che con la West Sicily Gate ci ha consentito di entrare direttamente nella gestione del terminal di Palermo, mettendoci a disposizione infrastrutture adeguate a navi di ultima generazione come Costa Toscana" - ha dichiarato Mario Zanetti, Direttore Generale di Costa Crociere. "Costa Toscana - spiega il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, **Pasqualino Monti** - la nuova ammiraglia della compagnia, è definita a ragione una "smart city", progettata per offrire un mix di tecnologia, comfort e attenzione all'ambiente con i nuovi motori a propulsione Lng. Ecco perché siamo doppiamente felici che i suoi itinerari, a partire da questo primo, tocchino Palermo. Per raggiungere tale obiettivo l'AdSP ha lavorato sodo superando ostacoli che sembravano agli occhi di chiunque insormontabili. Non è stato facile: si è prima di tutto dragato il porto per assicurare fondali adeguati, è stata poi allungata la banchina Vittorio Veneto con il dolphin, sono stati spostati i bacini da 52 mila e 19 mila tpl ed è stato salpato il molo sud per rendere più agevole l'ingresso in porto alle navi di grossa stazza. Si è, inoltre, costruito un terminal provvisorio per l'accoglienza dei passeggeri e adesso stiamo per consegnare alla West Sicily Gate, la società che gestisce i nostri terminal, una stazione marittima completamente riqualificata e resa finalmente all'altezza delle nostre ambizioni di traffico. Non esagero se dico che questi, in Italia, si chiamano miracoli". È una nave di ultima generazione, alimentata a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni, che il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a introdurre nell'industria delle crociere, con quattro navi già in servizio, tra cui le gemelle Costa Smeralda e Costa Toscana. 11 marzo 2022 - Costa Toscana, la nuova nave battente bandiera italiana della flotta di Costa Crociere, è arrivata ieri a Palermo per la prima volta nel corso della sua crociera inaugurale, partita da Savona lo scorso 5 marzo. Costa Toscana è stata tra le grandi novità dell'ultima edizione del Festival di Sanremo, durante la quale ha ospitato a bordo le esibizioni di grandi artisti italiani.



Ucraina: l'incertezza delle sanzioni pesa sul traffico delle navi con la Russia

Fonti, armatori valutano rischi. Balzo premi assicurativi Mar Nero

L'incertezza sulla portata delle sanzioni, anche indirette, che potrebbero colpire il genere di merci trasportate, la proprietà e il soggetto finanziario alle spalle, sta influenzando negativamente sul traffico marittimo europeo ed italiano con la Russia e ancora di più con i porti del Mar Nero. E' quanto riferiscono diverse fonti di settore secondo cui l'effetto si aggiunge alla sospensione o chiusura delle attività di molti gruppi occidentali nel paese. Verso i porti russi ancora formalmente aperti nella zona come Novorossiysk (quelli ucraini sono chiusi) i premi assicurativi War sono balzati di migliaia di volte. "Stiamo parlando - sottolineano - di premi pari all' 1,5-2,5% rispetto allo 0,05-0,025% di quelli previsti in precedenza. Questo sta scoraggiando molti armatori anche se il prezzo delle materie prime servite da quegli scali. grano o petrolio, è salito molto. Le quotazioni peraltro valgono per sole 24 ore data la grande fluidità della situazione e la crescente escalation del conflitto". Il rischio è quindi che delle navi possano servire queste rotte con coperture assicurative di secondo livello, non occidentali, che spesso poi non rimborsano i danni. Altro fattore di incertezza è il continuo aggiornamento, sotto la spinta degli Stati Uniti, delle sanzioni. "Se dovesse arrivare una sanzione più stringente o una sua interpretazione a maglie più strette che colpisca il proprietario o il carico di una nave, anche senza bandiera russa, proveniente da un porto russo durante il tragitto" spiega "quella nave avrebbe un ritardo o la cancellazione della tratta successiva con danni economici non indifferenti". Assicuratori e banche quindi stanno procedendo con grande cautela nel fornire le coperture anche per timore di finire sotto la scure dell' Ofac (l' organismo Usa che sovrintende alle sanzioni) in grado di irrogare pesanti multe. (ANSA).



Letexpo-Logistic, a Verona il trasporto del futuro

Rassegna di 4 giorni promossa da Alis, con 200 espositori

(ANSA) - VERONA, 10 MAR - Verona sarà capitale della logistica dal 17 al 19 marzo con la prima edizione di Letexpo-Logistics Eco Transport, la più grande rassegna dedicata al trasporto e ai sistemi di movimentazione sostenibili, promossa da Alis in collaborazione con Veronafiere. Vedrà vedrà la partecipazione di oltre 200 espositori nazionali ed internazionali in 4 padiglioni e su una superficie di oltre 40.000 metri quadrati. Un evento chiave, in cui Intesa Sanpaolo sarà main partner, per scoprire le opportunità e soluzioni offerte dalle imprese del trasporto e della logistica green e per confrontarsi con i principali stakeholder di riferimento coinvolti nelle politiche di sviluppo sostenibile e di crescita economica per il Paese e per tutta Europa. A Letexpo espositori e visitatori dialogheranno con il mondo delle imprese, delle Istituzioni, delle professioni, delle associazioni e della formazione, per creare un unico momento di confronto sulle principali tematiche legate alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Quattro intere giornate di incontri b2b opportunità di business, conferenze istituzionali ed interviste, seminari e workshop. A Letexpo saranno presenti imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario, terminalisti, spedizionieri, aziende fornitrici di servizi alle imprese, case costruttrici, compagnie assicurative, porti italiani ed europei, interporti nazionali ed internazionali, associazioni, operatori della filiera agro-alimentare e delle diverse filiere logistiche, player operanti nella categoria delle nuove energie e dei nuovi carburanti; ma anche numerosi enti di formazione e ricerca che occuperanno un' intera area di 500 mq per il progetto di Alis Academy. Un intero padiglione sarà dedicato ad enti benefici e a progetti di inclusione, poiché non può esserci rinascita economica senza quella sociale. (ANSA). YV8-GM/ S41 QBXV (ANSA).



Fincantieri: via alla costruzione del Terminal Msc Crociere a Miami

'Il più grande e innovativo degli Usa'. Investimento da 350 mln

(AN È iniziata oggi a Miami con la "posa della prima pietra" la costruzione del nuovo Terminal di Msc Crociere. L' opera, realizzata da Fincantieri Infrastructure, sarà "il terminal più grande e all' avanguardia degli Stati Uniti e uno dei principali su scala internazionale e potrà ospitare contemporaneamente fino a tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale, come le future navi a gas naturale liquefatto (Gnl) di MSC Crociere destinate ad entrare in servizio nei prossimi mesi, movimentando fino a 36.000 passeggeri al giorno". Lo annuncia una nota congiunta di Fincantieri e Msc. La nuova infrastruttura prevede un investimento di circa 350 milioni. Il finanziamento dell' operazione, "nell' ottica del rilievo strategico del progetto per l' economia italiana e del supporto all' export", è stato emesso da Intesa Sanpaolo e CDP a favore di MSC. Il prestito è garantito da SACE, con il contributo di SIMEST. Progettato dallo studio Arquitectonica, il nuovo terminal avrà un corpo centrale multilivello alto quattro piani e sarà dotato di "soluzioni innovative ed 'ecologicamente' avanzate, tra cui la possibilità di alimentare le navi direttamente da terra con la corrente elettrica, riducendo così ulteriormente le emissioni". Entrerà in servizio entro la fine del 2023; disporrà di aree per uffici, un parcheggio multipiano per 2.400 veicoli e prevede la costruzione di un nuovo collegamento stradale. In programma inoltre l' edificazione di due banchine, lunghe complessivamente circa 750 metri; una terza sarà costruita dalla contea di Miami-Dade. Il progetto prevede infine la realizzazione della relativa infrastruttura costiera. (ANSA).



Il Nautilus

Focus

Presentazione dell' edizione 2022 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" e della nuova start up del Gruppo Contship driveMybox

Milano - Il Gruppo Contship Italia, in partnership con SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro di studi economici collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), pubblica oggi la quarta analisi sull' efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l' import e l' export di merci containerizzate, con l' obiettivo di fornire un set di dati aggiornato e preziosi spunti di riflessione agli operatori logistici e alle pubbliche istituzioni, al fine di supportarli nel comprendere e interpretare le aspettative e il livello di soddisfazione di caricatori e ricevitori, così come le opportunità disponibili per migliorare la performance dei principali corridoi logistici di riferimento. L' edizione 2022 del Report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" continua a esplorare come punti di origine e destinazione dei flussi commerciali, disponibilità dei servizi marittimi e infrastrutture logistiche, determinino la scelta di corridoi specifici da parte delle 400 imprese manifatturiere italiane localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna - le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40% del prodotto interno lordo italiano e più del 50% del totale delle esportazioni del Paese. L' edizione 2022 del Report "Corridoi ed efficienza logistica dei

territori" continua a esplorare come punti di origine e destinazione dei flussi commerciali, disponibilità dei servizi marittimi e infrastrutture logistiche, determinino la scelta di corridoi specifici da parte delle 400 imprese manifatturiere italiane localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna - le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40% del prodotto interno lordo italiano e più del 50% del totale delle esportazioni del Paese. "Una collaborazione, quella tra Contship ed SRM, che vede quest' anno il traguardo di quattro anni. Anni che hanno visto un radicale cambiamento nel mondo della logistica; cambiamento principalmente dettato dalle esigenze dell' intero Sistema nel rispondere alla pandemia e dalla corrispondente reazione messa in atto dai principali attori della catena". "Digital è il termine che caratterizza Contship in questo inizio anno 2022, con il lancio nel mercato di un sistema completamente digitalizzato e dedicato al trasporto container su gomma, in risposta alle esigenze evidenziate dalla Survey che vi state accingendo a leggere, redatta grazie alla preziosa collaborazione dei colleghi di SRM e delle 400 aziende coinvolte, a cui vanno i miei personali ringraziamenti." - Alfredo Scalisi, Co-executive Director di Contship Italia. "Questo nuovo Report arriva in un momento complesso della nostra economia dove la forte ripresa è frenata dalle tensioni commerciali e geo-politiche internazionali. E oggi più che mai la logistica è al centro della sfida tanto per le problematiche sanitarie che per quelle economiche e commerciali internazionali. Proprio il Covid-19 ha fatto emergere l' esigenza di una maggiore resilienza, unitamente a temi di crescente attualità come la sostenibilità e la solidità digitale. Ed è proprio su questi ambiti



Il Nautilus

Focus

di grande attualità che abbiamo concentrato l'attenzione nella nuova edizione della Survey che presentiamo oggi e per la quale ringrazio Contship per la sempre proficua collaborazione' - Massimo Deandreis, Direttore Generale di SRM. Il Report sarà presentato oggi in anteprima a Milano presso Assolombarda, a partire dalle ore 14.00, nell'ambito dell'evento "Shipping Forwarding & Logistics meet Industry". SEGUI IL LIVE STREAMING SCARICA IL RAPPORTO A valle della presentazione del Report, Matthieu Gasselin, CEO di Sogermar, introdurrà driveMybox, la nuova start up del Gruppo Contship. driveMybox è la prima piattaforma digitale dedicata alla prenotazione, gestione e monitoraggio di trasporti container su gomma e costituisce un esempio concreto della crescente e sempre più sofisticata digitalizzazione del sistema logistico. Vi invitiamo a condividere il Report utilizzando il link alla pagina di download: <https://resources.contshipitalia.com/it/studio-contship-srm-corridoi-logistici-2022> E a scaricare la presentazione di driveMybox in anteprima a questo link: <https://bit.ly/driveMybox-SFLMI-2022>.

Il Nautilus

Focus

Fsru di Qatar Gas situata al largo del Bangladesh

Milano . Al convegno 'Shipping Forwarding & Logistics meet Industry' gli Armatori italiani disponibili a investire in rigassificatori galleggianti, perché si hanno le competenze per gestire queste unità. La guerra tra Ucraina e Russia ha messo in crisi la dipendenza dell' Europa dal gas russo. In Italia, paese dipendente e acquirente del gas russo, il ministro per la Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, ha rilevato -giorni addietro - che dalla Russia importiamo, ogni anno, circa 29 miliardi di metri cubi di gas, pari a più del 40% delle importazioni totali, per cui si renderà necessario trovare altre modalità per ridurre o azzerare tali forniture, abbassando tempi e costi. Ritorna in campo il problema dell' approvvigionamento del gas e il ministro Cingolani si dichiara favorevole a riprendere nuove metodologie e impianti per fronteggiare la crisi energetica dovuta all' invasione dell' Ucraina da parte della Russia e le relative sanzioni emanate dall' Ue, unanime anche l' Italia. L' esecutivo del governo Draghi, si riscopre di appartenere a un paese di 'santi, poeti e navigatori', di una volta, e avanza una richiesta a Eni e Snam di collaborare alla logistica dell' operazione di reperire gas, con altre modalità e cioè tramite unità FSRU (Floating Storage and Regasification Unit), per lo stoccaggio e rigassificazione galleggiante, come quella operante a Livorno, per una capacità almeno di 5-6 miliardi di mc/anno. Mentre l' Europa pensa sulla possibilità di perdere i rifornimenti di gas russo, le aziende specializzate in questo segmento energetico cercano di reperire unità Fsrु in grado di gestire rapidamente le importazioni di gnl da altri paesi. Una fonte autorevole di brokeraggio marittimo, conferma che l' interesse per il leasing di tali unità di stoccaggio e rigassificazione galleggianti è aumentato di recente in Europa. Queste navi offrono una modalità di stoccare gas più rapida ed economica rispetto ai terminal terrestri (più costosi e tempi lunghi di realizzazione); modalità approvata dalla Commissione europea quando, la scorsa settimana, ha delineato una strategia per ridurre di due terzi il fabbisogno di importazioni dalla Russia entro quest' anno. In Italia, vi sono trattative riservate in corso, per un terminal di stoccaggio e rigassificazione galleggiante attraccato in prossimità di Ravenna. In questo settore da tempo si registra un' attività intensa da parte del Ministero degli Esteri insieme a grandi gruppi come Eni e altri player con paesi come il Qatar ed altri. Intanto, ieri, al convegno 'Shipping Forwarding & Logistics meet Industry' a Milano, il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, ha detto che il reperimento di una nave Fsrु è possibile per fronteggiare la crisi del gas oggi; e ha fatto intendere, per il futuro prossimo, che gli armatori italiani possono collaborare a investire nella costruzione e gestione di una o più unità galleggianti per lo stoccaggio e la rigassificazione di gnl da installare lungo le coste della Penisola. A conclusione del suo intervento, Mattioli ha dichiarato: 'Sono stato appena chiamato



Il Nautilus

Focus

da una persona molto importante perchè ha un' esperienza diretta nel trasporto di gas dichiarando la propria disponibilità a collaborare. Non ci si può però ridurre all' ultimo così. Noi dobbiamo chiedere al nostro governo di tornare a essere il governo di una nazione marittima. Italia deve diventare nuovamente un paese marittimo, serve un centro forte politico'. Abele Carruezzo.

L' ICS segnala rischi per le catene di approvvigionamento a causa della carenza di marittimi ucraini e russi

L' ICS, segnala che l' attuale interruzione della catena di approvvigionamento sarà aggravata da una carenza di forza lavoro nel settore marittimo globale a causa dell' invasione russa dell' Ucraina. Dal Rapporto sulla forza lavoro dei marittimi, pubblicato nel 2021 da BIMCO e ICS emerge che 1,89 milioni di marittimi stanno attualmente operando su oltre 74.000 navi della flotta mercantile mondiale. Per mantenere i livelli degli scambi, questi marittimi devono poter salire e scendere liberamente dalle navi (cambio equipaggio) in tutto il mondo. Tuttavia, i voli da e per la regione sono stati cancellati, rendendo tutto questo sempre più difficile. I timori per la sicurezza dell' equipaggio e l' aumento dei premi assicurativi per l' invio di navi in Ucraina o in Russia hanno anche scoraggiato gli armatori dall' inviare navi in questi paesi e sembra che alcuni equipaggi abbiano abbandonato le loro navi in Ucraina preoccupati per la sicurezza. Della totale forza lavoro marittima mondiale, 198.123 (10,5%) marittimi sono russi (71.652 ufficiali e 126.471 comuni) e 76.442 (4%) sono ucraini (47.058 ufficiali e 29.383 comuni). Insieme rappresentano il 14,5% della forza lavoro globale. L' allarme di ICS arriva prima di una riunione straordinaria

delle Nazioni Unite, sotto gli auspici dell' Organizzazione marittima internazionale (IMO), in occasione della quale l' industria presenterà un piano in 8 punti su come garantire il benessere dei marittimi, incluse le richieste agli stati di garantire ai marittimi l' accesso alla loro retribuzione e la creazione di corridoi sicuri per le navi che lasciano i porti in Ucraina. Parlando prima di un discorso agli stati membri dell' ONU in una riunione convocata d' urgenza dell' IMO, Guy Platten, Segretario generale ICS, ha dichiarato: 'Il conflitto in Ucraina sta avendo un impatto significativo sulla sicurezza dei marittimi e della navigazione nell' area. Come con il COVID, i marittimi sono esposti a problemi non imputabili a loro. Diverse navi sono state colpite da munizioni, i marittimi sono stati uccisi e feriti e i marittimi di tutte le nazionalità sono intrappolati su navi ormeggiate nei porti. È della massima urgenza che la loro evacuazione da queste aree di minaccia sia assicurata da quegli Stati che ne hanno il potere. L' impatto sui marittimi innocenti e sulle loro famiglie non può essere sottovalutato. ICS sostiene pienamente la creazione di un corridoio marittimo per consentire l' evacuazione in sicurezza delle navi che attualmente non sono in grado di lasciare le acque territoriali del Mar Nero e del Mar d' Azov. Devono poter lasciare l' area del conflitto ed evitare ulteriori incidenti umanitari". Lo shipping è attualmente responsabile di quasi il 90% del commercio globale e, secondo l' Observatory of Economic Complexity (OEC), Ucraina e Russia, da sole, rappresentano un quarto di tutte le esportazioni globali di grano, mentre la Russia controlla il 12,5% delle esportazioni di petrolio greggio. Inoltre, Lloyd' s List stima che le esportazioni di greggio e prodotti petroliferi dalla Russia siano già diminuite



Il Nautilus

Focus

di 1,5 mln di barili al giorno, rispetto ai livelli stimati in precedenza di circa 7 mln di barili al giorno prima dell'invasione dell' Ucraina. ICS ha già avvertito del pericolo di una carenza di lavoratori marittimi e che, se non si interviene per aumentare i numeri, aumenterà il rischio per le catene di approvvigionamento globali. Tutto ciò è aggravato da restrizioni di viaggio draconiane, causate dalla pandemia, che hanno bloccato i cambi di equipaggio e comportando la permanenza in mare di centinaia di migliaia marittimi oltre i periodi contrattuali. Da un' indagine effettuata da ICS risulta che a bordo di una nave in media vi è la un mix di almeno tre nazionalità e, talvolta si arriva anche fino a trenta. Inoltre, a bordo di nave si parlano almeno tre lingue diverse. EN Supply chain issues will be compounded by lack of Ukrainian and Russian seafarers, says global body representing international shipping LONDON - The International Chamber of Shipping (ICS), representing 80% of the worlds merchant fleet, has warned that current supply chain disruption is set to be compounded by a shortfall in the global shipping workforce due to the Russian invasion of Ukraine. The Seafarer Workforce Report, published in 2021 by BIMCO and the International Chamber of Shipping , reports that 1.89 million seafarers are currently operating over 74,000 vessels in the global merchant fleet. To maintain trade levels, these seafarers must be able to join and disembark ships (crew change) freely across the world. However, flights have been cancelled to and from the region, making this increasingly difficult. Fears over crew safety and increasing insurance premiums to send ships to Ukraine or Russia have also discouraged shipowners from sending vessels to these countries. Industry has reported that some crews have abandoned their ships in Ukraine due to security worries. Of shipping' s total workforce, 198,123 (10.5%) of seafarers are Russian, of which 71,652 are officers and 126,471 are ratings. Ukraine accounts for 76,442 (4%) of seafarers of which 47,058 are officers and 29,383 are ratings. Combined they represent 14.5% of the global workforce. ICS' s warning comes ahead of an Extraordinary Meeting of the UN, under the auspices of the International Maritime Organization (IMO), where industry will present an eight-point plan on how to ensure seafarer wellbeing. This will include calls for states to ensure seafarers access their pay, and for the establishment of safe corridors for ships to leave ports in Ukraine. Speaking ahead of an address to UN member states at an urgently convened meeting of the IMO, Guy Platten, Secretary General of the International Chamber of Shipping said: 'The conflict in Ukraine is having a significant impact upon the safety and security of seafarers and shipping in the area. As with COVID, seafarers are being exposed to issues not of their making. Multiple ships have been hit by munitions, seafarers have been killed and injured and seafarers of all nationalities are trapped on ships berthed in ports. It is of the utmost urgency that their evacuation from these areas of threat should be ensured by those States with the power to do so. The impact upon innocent seafarers and their families cannot be underestimated. 'ICS fully supports the establishment of a maritime corridor to allow the safe evacuation of ships that are currently unable to leave territorial waters in the Black Sea and the Sea of Azov. They must be allowed to depart the area of conflict and avoid further humanitarian incident.' Shipping is currently

Il Nautilus

Focus

responsible for the movement of nearly 90% of global trade. Ukraine and Russia alone account for a quarter of all global wheat exports, while Russia controls 12.5% of crude petroleum exports, according to the Observatory of Economic Complexity (OEC). Already, Lloyd's List estimates that exports of crude and oil products from Russia have fallen by 1.5m barrels per day, from prior estimated levels of some 7m bpd before the Ukraine invasion. ICS has previously warned of a shortage of merchant sailors to crew commercial ships if action is not taken to boost numbers, raising risks for global supply chains. This has been compounded by draconian travel restrictions, brought on by the pandemic, that saw seafarers unable to crew change and resulted in hundreds of thousands overstaying contracted periods at sea. Research carried out by ICS reported that the average ship has a mix of at least three nationalities on board, and sometimes as many as thirty. Three languages were the minimum spoken on the average ship.

Il Nautilus

Focus

INIZIA LA COSTRUZIONE DEL NUOVO TERMINAL MSC DI MIAMI, IL PIÙ GRANDE DEGLI STATI UNITI E TRA I PIÙ IMPORTANTI AL MONDO

REALIZZATO DA FINCANTIERI, PREVEDE UN INVESTIMENTO DA 350 MILIONI DI EURO

-Entrerà in servizio entro la fine del 2023 e potrà movimentare fino a 36.000 passeggeri al giorno, ospitando in contemporanea tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale. Prevede inoltre la possibilità di alimentare le unità con la corrente elettrica direttamente da terra -Il finanziamento dell' operazione, nell' ottica del rilievo strategico del progetto per l' economia italiana e del supporto all' export, è stato emesso da Intesa Sanpaolo e CDP a favore di MSC. Il prestito è garantito da SACE, con il contributo di SIMEST per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi Ginevra-Trieste-Miami -È iniziata oggi a Miami, con la «posa della prima pietra», la costruzione del nuovo Terminal di MSC Crociere, il terzo brand crocieristico al mondo di proprietà del Gruppo MSC, società leader a livello globale nel settore dello shipping e della logistica. L' opera, realizzata da Fincantieri Infrastructure nella città considerata la capitale mondiale del turismo crocieristico, sarà il terminal più grande e all' avanguardia degli Stati Uniti, nonché uno dei principali su scala internazionale, e potrà ospitare contemporaneamente fino a tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto

ambientale, come le future navi a gas naturale liquefatto (Gnl) di MSC Crociere destinate ad entrare in servizio nei prossimi mesi, movimentando fino a 36.000 passeggeri al giorno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman MSC Cruises, ha dichiarato: «Questa iniziativa rappresenta un' ulteriore importante tappa della collaborazione proficua e di lunga data tra MSC e Fincantieri. Siamo partner - insieme ad altri primari attori economici del 'Sistema Italia' come IntesaSanpaolo, CDP, Sace e Simest - di un progetto che rende onore al 'saper fare' e alle capacità ingegneristiche italiane nel mondo, chiamate a cimentarsi sul mercato crocieristico americano. Sarà il terminal più grande e tecnologicamente avanzato degli Stati Uniti, nuovo punto di riferimento del settore, nonché uno degli investimenti più significativi fatti a Miami. E consentirà alla nostra Compagnia di rafforzarsi e di crescere ulteriormente nel mercato crocieristico più importante e competitivo al mondo». Giuseppe Bono, Amministratore Delegato Fincantieri, ha dichiarato: «L' avvio dei lavori per questa grande opera è il coronamento di quanto fatto negli ultimi anni dal nostro Gruppo. Siamo stati capaci di consolidare ulteriormente il rapporto con MSC, basato su innovazione e costante miglioramento, e in parallelo abbiamo intrapreso iniziative di business che ci hanno permesso l' allargamento delle nostre competenze anche per offrire ai nostri clienti prodotti e servizi all' avanguardia. Questo nuovo terminal avveniristico sarà dunque non solo l' espressione migliore del made in Italy, ma anche del successo delle nostre strategie aziendali». Dal design iconico, e progettato dal pluripremiato studio internazionale di architettura Arquitectonica, il nuovo terminal avrà un corpo centrale multilivello alto quattro piani e sarà dotato di soluzioni innovative ed «ecologicamente» avanzate, tra cui la possibilità



Il Nautilus

Focus

di alimentare le navi direttamente da terra con la corrente elettrica, riducendo così ulteriormente le emissioni durante la sosta in porto delle unità. Entrerà in servizio entro la fine del 2023. Oltre a strutture all'avanguardia per i servizi forniti ai passeggeri, il nuovo terminal disporrà di numerose aree per uffici, di un parcheggio multipiano per 2.400 veicoli e prevede la costruzione di un nuovo collegamento stradale. Il progetto contempla inoltre l'edificazione di due moderne ed efficienti banchine, lunghe complessivamente circa 750 metri. Una terza banchina sarà costruita dalla contea di Miami-Dade. Il progetto prevede, infine, la realizzazione della relativa infrastruttura costiera, incluse le stazioni di approvvigionamento idrico ed elettrico. La nuova infrastruttura crocieristica costerà circa 350 milioni di euro e rappresenta uno degli investimenti più importanti effettuati in anni recenti negli Stati Uniti da multinazionali a «matrice italiana» come il Gruppo MSC, in partnership con eccellenze italiane come Fincantieri, numero uno al mondo nel campo della cantieristica. Entrambi tra i più qualificati ambasciatori del «Made in Italy» nel mondo. Il finanziamento dell'operazione, nell'ottica del rilievo strategico del progetto per l'economia italiana e del supporto all'export, è stato emesso da Intesa Sanpaolo e CDP a favore di MSC. Il prestito è garantito da SACE, con il contributo di SIMEST per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi. Il rapporto tra MSC e Fincantieri si è del resto progressivamente consolidato nell'ultimo decennio, durante il quale la Divisione crociere di MSC ha ordinato a Fincantieri ben otto navi - quattro per il brand MSC Cruises e quattro per il brand Explora Journeys -, per un valore complessivo che sfiora 6 miliardi di euro e con una ricaduta complessiva sull'economia italiana pari a circa 27 miliardi di euro. Al momento MSC ha in essere due opzioni per altre due navi Explora Journeys e non è esclusa la possibilità di ulteriori nuovi ordini per entrambi i brand. Il Gruppo MSC è dunque non solo uno dei principali clienti del cantiere italiano, ma anche uno dei più importanti investitori nella Penisola, dove effettua ogni anno spese dirette per 3,5 miliardi di euro e conta circa 15.000 dipendenti, con una ricaduta occupazionale superiore a 50.000 persone.

Il Nautilus

Focus

Nord-Ovest, trasporto refrigerato e digitale i temi di oggi alla VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry

Milano - Il convegno Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese ha aperto la seconda giornata dell' evento di Milano. La sessione, organizzata da ALSEA, coinvolge il mondo logistico produttivo e la politica di un' area, ancora leader per percentuale del prodotto interno lordo con una struttura basata su poli integrati al proprio interno e una basata su vaste aree produttive, molto più interconnesse tra di loro. Per questo la logistica e le infrastrutture sono diventate fondamentali per lo sviluppo del Nord Ovest. Le autostrade liguri, la Torino Lione, il terzo valico, le infrastrutture al servizio dei valichi e quelle dei porti sono temi di cui si dibatte da decenni, ma che ancora devono trovare una soluzione. Le tre Regioni necessitano di una spinta comune, superando i confini geografici e ragionando come un' unica Macro Regione. Per fare l' esempio più eclatante, tante merci importate o esportate da Piemonte e Lombardia dipendono dai porti liguri. «La Regione Lombardia deve occuparsi della logistica visto che ha sul territorio 18 mila imprese e 90 mila addetti» ha ricordato Claudia Maria Terzi, Assessore della Regione Lombardia. «Stiamo scontando un paio di decenni di assenza di programmazione sulle infrastrutture, e di minima manutenzione - ha aggiunto Andrea Benveduti, Assessore della Regione Liguria - e ci stiamo rendendo conto dal 2018, dal crollo del Ponte Morandi, che se da qualche parte c' è un collo di bottiglia ne risente la competitività di tutto il Paese. Su Genova si stanno concentrando 6 miliardi di investimenti in infrastrutture di vario tipo, ma oggi la situazione autostradale è piena di problemi, la movimentazione delle merci è resa difficile. Lavoriamo sul territorio con le associazioni, ma a livello governativo percepiamo scarso interesse». Marco Gabusi, Assessore della Regione Piemonte conferma: «Le problematiche del Piemonte sono comuni ai territori di Lombardia e Liguria. I porti liguri ci creano una grossa possibilità che deve essere sviluppata. Poi ci sono alcuni problemi ulteriori legati a collegamenti storicamente complicati a Ovest, penso al Tenda, con la strada portata via dall' alluvione. Stiamo però cercando di pianificare il futuro e tra qualche giorno firmeremo un accordo per sviluppare l' asse ferroviario Torino-Savona passando per il cuneese per togliere i tir dalle strade. Stiamo lavorando sul piano infrastrutture che la nostra regione non ha dal 2001, abbiamo coinvolto tutti per individuare le 30 opere più importanti del Piemonte. Oggi siamo in grado di farne partire 4 con il finanziamento del primo lotto. L' autostrada Asti-Cuneo finalmente vedrà la fine nel 2022, in anticipo rispetto all' ultimo cronoprogramma. Vogliamo dare una prospettiva alle aziende, il tema della logistica è tra i più importanti, crediamo di aver imboccato la strada giusta». La giornata è proseguita con la presentazione del Libro Bianco del trasporto ATP in Italia, ossia la logistica refrigerata. Un' istantanea del trasporto refrigerato in Italia, dello stato attuale delle flotte e della loro distribuzione sul territorio. È quanto elaborato da OITAF -



Il Nautilus

Focus

Osservatorio Interdisciplinare Trasporto Alimenti e Farmaci 'È un momento storico, che segna un cambio di passo nella conoscenza di un segmento fondamentale per la catena logistica alimentare del nostro paese - dichiara Clara Ricozzi, Presidente di OITAF - Dopo anni in cui abbiamo avuto a disposizione solo sondaggi e stime, per la prima volta l'elaborazione dei dati grezzi forniti dal MIMS ci ha consentito di elaborare un'analisi accurata di un settore fondamentale per la sicurezza e la qualità degli alimenti che giungono sulle nostre tavole'. Il Libro Bianco ATP fotografa fedelmente la consistenza, la distribuzione sul territorio e l'aggregazione in flotte dei veicoli refrigerati destinati al trasporto degli alimenti, che sfiorano il totale di 200.000 unità tra veicoli e semirimorchi. Il pomeriggio si è aperto con la presentazione della quarta edizione dello studio Contship/SRM: 'Corridoi ed efficienza logistica dei territori'. Alessandro Panaro di SRM ha illustrato ciò che è emerso dalle interviste alle aziende manifatturiere lombarde, venete e dell'Emilia Romagna che hanno vocazione internazionale e che importano o esportano attraverso i container. Genova è ancora il primo o secondo porto utilizzato (compare nel 76% delle scelte nella media 2018-2021, nel 68% nel 2021), segue Venezia (media 2018-2021 24%, nel 2021 23%) e La Spezia, che è in crescita rispetto al 2020. I mercati di destinazione sono l'Europa (71% per la Lombardia, 46% per il Veneto), America del Nord (28% per la Lombardia, 22% per il Veneto) e l'Asia (28% Lombardia, 35% Veneto). Il 46% delle 400 imprese interpellate sceglie un grande operatore, estero o nazionale per l'export e per l'import il 52%. La Survey dimostra come sostenibilità e digitalizzazione siano tematiche sempre più importanti per le aziende, sebbene solo per il 36% è convinto che il Pnrr sia adeguato. «Constatiamo con sorpresa - afferma Panaro - che è in ripresa l'uso dell'intermodale: salgono al 23% le imprese che scelgono un mix di strada-ferro per trasportare la merce dall'azienda al porto e viceversa. Lo fanno per convenienza». C'è ancora parecchio margine per quanto riguarda l'uso delle piattaforme digitali per la gestione logistica: il 34% non lo fa, ma l'azienda si sta adoperando per utilizzarle, il 22% non le usa perché non le ritiene efficienti. Il pomeriggio è proseguito con la sessione dedicata alla digital logistics e, in chiusura, con gli argomenti della logistica delle opere d'arte e degli NFT (Non-Fungible token). Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, si concluderà domani venerdì 11 marzo con un argomento di grande attualità, ossia la decarbonizzazione della logistica e della produzione, l'economia circolare e la sicurezza energetica. Per concludere, la sessione sul cargo aereo e l'intermodale ferroviario a lungo raggio. L'evento si tiene in presenza presso il Centro Conferenze Assolombarda e viene trasmesso in live streaming da Milano.

Msc e Fincantieri, via ai lavori per il maxi terminal di Miami

L'infrastruttura dal costo di circa 350 milioni di euro è finanziata da Cdp e Intesa Potrà gestire fino a 36mila passeggeri ogni giorno e tre navi in contemporanea

Raoul de Forcade

Il più grande terminal crociere degli Stati Uniti e uno tra i più importanti al mondo nasce grazie al saper fare italiano, reso operativo da due multinazionali a matrice tricolore che da tempo ormai lavorano insieme: Msc e Fincantieri. Si tratta di un'infrastruttura dal costo di circa 350 milioni di euro. E a rendere praticabile il progetto, dal punto di vista finanziario, hanno contribuito altre realtà italiane: è stato emesso da Intesa Sanpaolo e Cdp il finanziamento dell'operazione a favore di Msc; e il prestito è garantito da Sace, con il supporto di Simest per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi.

eri, dunque, si è svolta a Miami la cerimonia di posa della prima pietra del nuovo terminal (progettato dallo studio internazionale Arquitectonica) di Msc Crociere, società di trasporto passeggeri del gruppo Msc che, con sede a Ginevra, è guidato dalla famiglia Aponte (con fortissime radici nel sorrentino) ed è uno dei grandi investitori in Italia, dove conta spese dirette per 3,5 miliardi, ogni anno, e circa 15mila dipendenti. L'opera su Miami, la cui entrata in funzione è prevista nel 2023, è realizzata da Fincantieri Infrastructure, il braccio edile dell'azienda italiana di costruzioni navali, che da anni collabora con Msc in campo crocieristico.

Il rapporto tra le due aziende si è consolidato nell'ultimo decennio, durante il quale la divisione crociere di Msc ha ordinato a Fincantieri otto navi per un valore complessivo che sfiora i 6 miliardi; e non è esclusa la possibilità di ulteriori nuovi ordini. Msc, infatti, ha reso noto a novembre, al Sole 24 Ore, che è pronta a investire sul mercato due miliardi di euro aggiuntivi per realizzare nuove navi, a patto che queste possano disporre di tecnologie di propulsione che garantiscano nuove emissioni. E proprio sul campo della propulsione green sta lavorando Fincantieri. «Le navi a Gnl (gas naturale liquefatto, ndr) che sono in consegna ora - dice Pierfrancesco Vago, executive chairman di Msc Cruises - sono state progettate 10 anni fa e oggi pianifichiamo ciò che arriverà in futuro. Il fatto di lavorare spalla a spalla, come facciamo con Fincantieri, porta a creare opportunità: così è stato per il terminal. Ma la capacità di Fincantieri è di costruire navi tecnologicamente all'avanguardia; e parliamo di innovazione nella propulsione, con la possibilità di utilizzare energie che non siano direttamente fossili. Con Fincantieri siamo molto avanti e se questo ci porterà a disegnare prototipi di quel tipo», potranno arrivare nuovi ordini.

«Il futuro - sottolinea a sua volta Giuseppe Bono, ad di Fincantieri - bisogna immaginarlo in anticipo e noi lavoriamo da anni a soluzioni green.



Il Sole 24 Ore

Focus

Ci hanno trovati preparati e credo che con Msc si sia formato un binomio molto importante. Con la compagnia abbiamo fatto sempre progetti innovativi e adesso siamo pronti a compiere un ulteriore salto che avverrà, credo, nel campo della propulsione. E penso realizzeremo un progetto in cui saremo primi al mondo».

Intanto, però, c'è il nuovo terminal. «Nel comparto crociere - spiega Vago - abbiamo capito che ci mancavano spazi a Miami per l'espansione in Usa. E abbiamo ottenuto una concessione, di oltre 60 anni, che ci ha portato a realizzare un progetto che si concretizza come il più grosso investimento di real estate a Miami. Il terminal sarà capace di gestire 36mila passeggeri al giorno, potrà ospitare tre navi di nuova generazione in contemporanea, ed è avanzato dal punto di vista tecnologico-ambientale, con la capacità di operare navi a Gnl e unità con l'attacco per il cold ironing (cioè la possibilità di essere alimentate elettricamente da terra, ndr).

Da parte sua, Bono, spiega: «Il terminal di Miami è un biglietto da visita importante e noi contiamo di continuare a lavorare così, non solo con Msc e non solo nel campo dei terminal. Abbiamo realizzato (con Webuild, ndr) il ponte di Genova e su, quella linea, vogliamo fare cose di alto livello.

Nel caso del terminal ci siamo mossi per soddisfare i nostri clienti, perché sappiamo che questi, non solo a Miami ma nel mondo, avranno sempre più bisogno di simili infrastrutture. Io credo infatti che, a dispetto della situazione internazionale, il mercato delle crociere riprenderà e alla grande: finiranno la pandemia e le guerre e la gente vorrà ricominciare a vivere.

Msc l'ha capito così bene che sta guardando anche agli aerei».

Il riferimento è all'offerta avanzata dal gruppo di Aponte sull'ex Alitalia. L'operazione, chiosa Vago, «rientra nell'idea di sinergia del gruppo Msc: con la globalizzazione che spinge, dobbiamo dare servizi sempre più door to door ai clienti, che si tratti di merci o di passeggeri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Focus

Dal 16 al 19 marzo alla Fiera di Verona si terrà la prima edizione di LETEXPO

Evento dedicato al trasporto e alla logistica sostenibili promosso da ALIS e Veronafiere

Dal 16 al 19 marzo prossimi alla Fiera di Verona si terrà la prima edizione di LETEXPO - Logistics Eco Transport, evento dedicato al trasporto e alla logistica sostenibili promosso da ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) in collaborazione con Veronafiere che vedrà la partecipazione di oltre 200 espositori nazionali ed internazionali su una superficie di oltre 40mila metri quadri. A LETEXPO espositori e visitatori dialogheranno con il mondo delle imprese, delle istituzioni, delle professioni, delle associazioni e della formazione per creare un momento di confronto sulle principali tematiche legate alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Saranno quattro intere giornate di incontri B2B ed opportunità di business, conferenze istituzionali ed interviste, seminari e workshop: un intenso programma di lavori che vedrà l'alternanza su ben tre palchi di autorevoli relatori. Saranno presenti a LETEXPO imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario, terminalisti, spedizionieri, stakeholder e aziende fornitrici di servizi alle imprese, case costruttrici, compagnie assicurative, porti italiani ed europei, interporti nazionali ed internazionali, associazioni, operatori della filiera agro-alimentare e delle diverse filiere logistiche, player operanti nella categoria delle nuove energie e dei nuovi carburanti ma anche numerosi enti di formazione e ricerca che occuperanno un'intera area di 500 metri quadri dedicata al progetto di ALIS Academy.



Informare

Focus

Hapag-Lloyd sigla un accordo per comprare la connazionale Deutsche Afrika-Linien

Nel 2021 l'utile netto della compagnia guidata da Rolf Habben Jansen è ammontato a 9,08 miliardi di euro (+871,2%)

Nella prima metà del 2022 gli utili di Hapag-Lloyd saranno nuovamente assai consistenti. Lo ha annunciato oggi l'amministratore delegato della compagnia armatrice tedesca, Rolf Habben Jansen, presentando i risultati definitivi dell'esercizio finanziario 2021, anno che - come anticipato dall'azienda all'inizio dello scorso mese (del 1° febbraio 2022), si è chiuso con performance economiche record a partire dai ricavi che sono cresciuti del +74,4% attestandosi a 22,27 miliardi di euro. Un 2022 che si apre anche con una nuova acquisizione del gruppo Hapag-Lloyd: oggi, infatti, l'azienda ha reso noto di aver sottoscritto con la connazionale Deutsche Afrika-Linien (DAL) un accordo per l'acquisizione dell'attività di trasporto marittimo containerizzato della DAL, operazione che si aggiunge alla recente acquisizione dell'olandese NileDutch specializzata anch'essa nei collegamenti marittimi con l'Africa (del 17 marzo e 8 luglio 2021). Al di là delle nuove opportunità offerte da questo acquisto, Habben Jansen ha evidenziato anche i gravi elementi di incertezza che pesano sul futuro delle attività del gruppo armatoriale: «per noi - ha spiegato - l'anno finanziario 2022 è iniziato con successo, ma le interruzioni delle supply chain non si sono ancora ridotte concretamente. Oltre a ciò, tutti ci confrontiamo con la terribile guerra in Ucraina. Noi - ha specificato il CEO di Hapag-Lloyd - siamo uniti alla comunità internazionale, abbiamo interrotto le nostre prenotazioni per le spedizioni da e per la Russia e chiediamo una riduzione delle tensioni e la pace. La sicurezza e il benessere di tutti i nostri dipendenti - ha proseguito Habben Jansen - continuano ad essere la nostra priorità assoluta e faremo anche tutto il possibile per fornire supporto umanitario». Riferendosi all'anno appena dietro le spalle, Habben Jansen ha sottolineato che Hapag-Lloyd guarda indietro «ad un anno di eccezionale successo in cui abbiamo investito massicciamente in navi moderne e in nuovi container. Inoltre - ha aggiunto - abbiamo notevolmente rafforzato la nostra posizione finanziaria e patrimoniale. Tuttavia - ha precisato - anche le spese di trasporto sono purtroppo aumentate in modo significativo principalmente a causa dei colli di bottiglia nelle supply chain globali». Le spese di trasporto, è necessario rilevare, sono sì aumentate sensibilmente come rimarcato da Habben Jansen dato che sono ammontate a 10,32 miliardi di euro, ma il loro rialzo del +12,9% è assai inferiore all'enorme crescita del giro d'affari. Un incremento, quello delle spese, che è stato generato principalmente dall'aumento degli oneri per l'acquisto del combustibile e per la movimentazione e il trasporto dei carichi, che sono risultati pari rispettivamente a 1,68 miliardi di euro (+19,2%) e 5,39 miliardi di euro (+14,3%); in aumento sono risultate anche le spese per le attrezzature e il loro riposizionamento e quelle relative alla flotta e all'attività di navigazione (escluse quelle per l'acquisto del bunker)



The screenshot shows the 'informMARE' website interface. At the top, there are logos for 'STAR SERVICE' and 'informMARE'. The main headline reads: 'Hapag-Lloyd sigla un accordo per comprare la connazionale Deutsche Afrika-Linien'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Nel 2021 l'utile netto della compagnia guidata da Rolf Habben Jansen è ammontato a 9,08 miliardi di euro (+871,2%)'. The article text is partially visible, starting with 'Nella prima metà del 2022 gli utili di Hapag-Lloyd saranno nuovamente assai consistenti...'. The date '10 marzo 2022' is displayed in the top right corner of the article area.

Informare

Focus

che sono state pari rispettivamente a 1,22 miliardi di euro (+7,5%) e 1,94 miliardi di euro (+5,8%). Dall' accentuato divario tra entrate ed uscite risulta uno straordinario aumento degli utili: nel 2021 l' EBITDA è stato pari a 10,85 miliardi di euro (+301,9%), l' EBIT a 9,39 miliardi di euro (+613,9%) e l' utile netto a 9,08 miliardi di euro (+871,2%). Hapag-Lloyd ritiene che nella prima metà del 2022 il valore dell' EBITDA sarà compreso tra 10,7 e 12,4 miliardi di euro rispetto a 3,52 miliardi di euro nel primo semestre del 2021 e il valore dell' EBIT sarà fra 8,9 e 10,7 miliardi di euro rispetto a 2,89 miliardi nei primi sei mesi del 2021. Del livello record di 11,87 milioni di teu (+0,3%) di volumi containerizzati trasportati lo scorso anno dalla flotta della Hapag-Lloyd, 3,04 milioni di teu sono stati imbarcati sulle navi impiegate nei servizi con l' America Latina (+5,2%), 2,27 milioni di teu sono stati trasportati sulle rotte con l' Estremo Oriente (-0,5%), 2,10 milioni di teu sulle rotte transatlantiche (+1,9%), 1,77 milioni di teu su quelle transpacifiche (-4,5%), 1,56 milioni di teu sono stati trasportati dai servizi di linea con il Medio Oriente (+5,5%), 608mila teu sono stati trasportati sulle rotte intra-asiatiche (-26,8%) e 522mila teu sulle rotte con l' Africa (+18,4%). Nel 2021 il nolo marittimo medio per container trasportato dalla flotta di Hapag-Lloyd è risultato pari a 2.003 dollari/teu (+79,6%), con un nolo medio di 1.745 dollari/teu relativamente ai soli servizi con l' America Latina (+54,3%), 2.479 dollari/teu per i servizi con l' Estremo Oriente (+153,2%), 1.808 dollari/teu per i servizi transatlantici (+37,8%), 2.746 dollari/teu per i servizi transpacifici (+87,2%), 1.512 dollari/teu per i servizi con il Medio Oriente (+80,6%), 1.295 dollari/teu per i servizi intra-asiatici (+114,0%) e 1.997 dollari/teu per i servizi con l' Africa (+67,0%). Quanto all' acquisizione delle attività containerizzate della connazionale DAL, con la transazione Hapag-Lloyd accrescerà la propria presenza nel segmento dei servizi marittimi con l' Africa, settore d' operazioni in cui è specializzata la Deutsche Afrika-Linien, compagnia con sede ad Amburgo che è stata fondata nel 1890 che attualmente possiede una sola portacontainer della capacità di 6.589 teu e una flotta di contenitori di proprietà e a noleggio la cui consistenza è pari a circa 17.800 teu. Questa nave e i container passeranno alla Hapag-Lloyd assieme alle circa 150 persone, inclusi gli addetti delle agenzie, che lavorano nel segmento di trasporto marittimo containerizzato della DAL. «L' Africa - ha commentato Habben Jansen - rimane un importante mercato strategico in crescita, in particolare per la nostra offerta di servizi da e per il Sud Africa. DAL è un' aggiunta preziosa che ci consente di offrire ai nostri clienti un network migliore e ulteriore copertura di porti in questa regione. Non vediamo l' ora di accogliere i colleghi della DAL. Con la loro vasta esperienza e conoscenza del mercato ci sosterranno notevolmente in vista di un' ulteriore crescita in Africa».

Informare

Focus

Quarta analisi sull'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l'import-export di merci containerizzate in Lombardia, Emilia Romagna e Veneto

È stata diffusa da Contship Italia e Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

Il gruppo Contship Italia, in partnership con SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, ha diffuso oggi la quarta analisi sull'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l'import e l'export di merci containerizzate, un nuovo report - ha spiegato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - che arriva in un momento complesso della nostra economia dove la forte ripresa è frenata dalle tensioni commerciali e geo-politiche internazionali. E oggi più che mai la logistica è al centro della sfida tanto per le problematiche sanitarie che per quelle economiche e commerciali internazionali. Proprio il Covid-19 - ha rilevato Deandreis - ha fatto emergere l'esigenza di una maggiore resilienza, unitamente a temi di crescente attualità come la sostenibilità e la solidità digitale». L'edizione 2022 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" continua a esplorare come punti di origine e destinazione dei flussi commerciali, disponibilità dei servizi marittimi e infrastrutture logistiche, determinino la scelta di corridoi specifici da parte delle 400 imprese manifatturiere italiane localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna - le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40% del prodotto

interno lordo italiano e più del 50% del totale delle esportazioni del Paese. Il report è incentrato su Lombardia, Emilia Romagna e Veneto che sono le tre principali regioni italiane in termini di interscambio commerciale con l'estero. «In totale, nel 2020 - spiega l'analisi di Contship Italia e SRM - queste tre regioni hanno totalizzato 430 miliardi di euro di import/export (corrispondenti al 53,5% dell'interscambio italiano con l'estero), dato in calo rispetto al 2019 (-10,2%). Per il 2021, in base ai dati del primo semestre, il commercio estero delle tre regioni potrebbe aumentare del 24,2%, portandosi a circa 507 miliardi di euro a fine anno. Nel dettaglio, la Lombardia copre il 29,1% (233 miliardi nel 2020) del commercio estero italiano, il Veneto il 12,6% (101 miliardi) e l'Emilia Romagna l'11,8% (95 miliardi)». «Il tessuto imprenditoriale nelle tre regioni - rileva il rapporto - è molto attivo e rappresenta una parte cospicua del Pil italiano; esattamente il 40,4%, così ripartito: Lombardia 22,2%; Veneto 9,2%; Emilia Romagna 9%. L'interscambio marittimo è un'importante componente (seconda solo al trasporto su strada) del commercio estero di queste regioni: fatta 100 la somma delle quattro modalità di trasporto (escludendo quindi la componente non specificata nel database dell'Istat), il commercio via mare rappresenta il 26,7% per la Lombardia, il 30% per il Veneto, il 36,8% per l'Emilia Romagna (33,2% la media italiana)». L'ultimo report rileva una riduzione del numero di imprese che tratta volumi containerizzati elevati sia in export sia in import. «Il container - ricorda l'analisi - rappresenta un elemento importante per il trasporto della merce italiana all'estero e viceversa (essendo il nostro Paese fatto prevalentemente di imprese manifatturiere). Il tessuto imprenditoriale italiano



Quarta analisi sull'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l'import-export di merci containerizzate in Lombardia, Emilia Romagna e Veneto

È stata diffusa da Contship Italia e Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

Il gruppo Contship Italia, in partnership con SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, ha diffuso oggi la quarta analisi sull'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l'import e l'export di merci containerizzate, un nuovo report - ha spiegato il direttore generale di SRM, Massimo Deandreis - che arriva in un momento complesso della nostra economia dove la forte ripresa è frenata dalle tensioni commerciali e geo-politiche internazionali. E oggi più che mai la logistica è al centro della sfida tanto per le problematiche sanitarie che per quelle economiche e commerciali internazionali. Proprio il Covid-19 - ha rilevato Deandreis - ha fatto emergere l'esigenza di una maggiore resilienza, unitamente a temi di crescente attualità come la sostenibilità e la solidità digitale».

L'edizione 2022 del report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" continua a esplorare come punti di origine e destinazione dei flussi commerciali, disponibilità dei servizi marittimi e infrastrutture logistiche, determinino la scelta di corridoi specifici da parte delle 400 imprese manifatturiere italiane localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna - le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40% del prodotto interno lordo italiano e più del 50% del totale delle esportazioni del Paese.

Il report è incentrato su Lombardia, Emilia Romagna e Veneto che sono le tre principali regioni italiane in termini di interscambio commerciale con l'estero. «In totale, nel 2020 - spiega l'analisi di Contship Italia e

Informare

Focus

(quindi anche delle regioni oggetto della survey), fatto tuttavia di medie e piccole entità, si riflette nell'intensità dell'utilizzo dello strumento: la maggior parte delle aziende "scambia mediamente non più di un container a settimana", sia in esportazione che in importazione. Le aziende che movimentano oltre 50 container l'anno in export sono solo il 9% del totale (in calo rispetto al 18% osservato l'anno scorso, ed al di sotto della media del periodo di analisi, pari a 12%). In calo anche la percentuale di imprese che eccedono i 50 container l'anno in importazione, quest'anno solo pari al 4%. Il rapporto precisa tuttavia che «la consistente differenza nei risultati, specie in import è in parte dovuta al fatto che il campione ogni anno è scelto random (quindi il campione non è fatto sempre dello stesso panel di imprese), pur se all'interno di una determinata distribuzione settoriale. Dall'altro è probabile che molte imprese si posizionino al confine tra il limite dei 50 container e quello di oltre i 50, per cui la possibilità di cambiare range di anno in anno può essere alta. In ogni caso, nell'analisi dei risultati della corrente edizione occorre tener conto della maggior presenza di imprese più piccole in termini di scala di trasporto». L'analisi rivela anche una ripresa del trasporto intermodale, che tuttavia presenta ancora ampi margini di miglioramento: «il dato del 2021 - chiarisce il report - mostra una dinamica positiva con un numero maggiore di imprese che optano per l'utilizzo combinato del trasporto strada/ferrovia (dal 10% al 23% e con una media del 17% nei quattro anni di analisi). L'Emilia Romagna è la regione con la dinamica migliore e con una media che si attesta al 21%. Seguono Lombardia e Veneto (rispettivamente 19% e 13% le medie)». Quanto ai porti a servizio dell'import-export di Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, l'analisi di Contship Italia e SRM specifica che «il porto di Genova perde qualche punto ma conferma la sua posizione come porto più utilizzato dalle imprese manifatturiere nelle tre regioni campione. È stato chiesto alle aziende manifatturiere - spiega l'analisi - di indicare quali siano "i due porti principalmente utilizzati per esportare e per importare". Il porto di Genova è stato citato dal 68% degli esportatori (85% nel 2020 e 76% in media nei quattro anni di analisi) e dal 67% degli importatori (88% nel 2020; 71% la media). Venezia, La Spezia e Ravenna vengono citati tra i due porti preferiti rispettivamente dal 23%, dal 18% e dal 16% delle imprese (con il dato di Ravenna in crescita, rispetto agli anni precedenti). Da segnalare che il dato di Genova arriva a sfiorare il 100% per le aziende localizzate in Lombardia. Si attesta al 54% per l'export e al 67% per l'import in Veneto, il 52% in export e l'8% in import nel caso delle aziende emiliane. Quindi - sintetizza il rapporto - mentre per le aziende lombarde si può dire che Genova e La Spezia sono i principali porti utilizzati dalle imprese, in Veneto la scelta cade su Genova e Venezia, con discrete percentuali anche per La Spezia e Trieste. Per l'Emilia Romagna, Genova e Ravenna sono i porti maggiormente utilizzati dalle imprese».

Informare

Focus

L' ICS sollecita la creazione di un corridoio marittimo per consentire alle navi di uscire dalle acque territoriali del Mar Nero e del Mar d' Azov

Marittimi di tutte le nazionalità - sottolinea l' associazione - sono intrappolati a bordo di navi ormeggiate nei porti

La carenza di marittimi ucraini, per effetto dell' invasione russa dell' Ucraina, aggraverà i problemi delle supply chain mondiali. Lo ha evidenziato l' International Chamber of Shipping (ICS) in occasione della riunione straordinaria dell' International Maritime Organization (IMO) convocata per oggi e domani per discutere dell' impatto sul trasporto marittimo e sui marittimi della situazione nel Mar Nero e nel Mar d' Azov, incontro nel corso del quale le imprese marittime, rappresentate dall' ICS, presenteranno un piano in otto punti sulle modalità per assicurare il benessere dei marittimi che includerà richieste agli Stati affinché garantiscano ai marittimi di poter incassare i loro salari e per la creazione di corridoi sicuri per le navi che devono lasciare i porti ucraini. Ricordando che attualmente ci sono 198.123 marittimi di nazionalità russa, pari al 10,5% della forza lavoro marittima mondiale, di cui 71.652 ufficiali e 126.471 comuni, e 76.442 marittimi di nazionalità ucraina (il 4% del totale), di cui 47.058 ufficiali e 29.383 comuni, il segretario generale dell' ICS, Guy Platten, ha sottolineato che «il conflitto in Ucraina sta avendo un notevole impatto sulla sicurezza dei marittimi e della navigazione nell' area. Com' è accaduto con il

Covid - ha spiegato - i marittimi sono esposti a problemi non imputabili a loro. Diverse navi sono state colpite da proiettili, marittimi sono stati uccisi e feriti e marittimi di tutte le nazionalità sono intrappolati a bordo di navi ormeggiate nei porti. È della massima urgenza - ha affermato Platten - che la loro evacuazione da queste aree a rischio sia assicurata da quegli Stati che ne hanno il potere. L' impatto sui marittimi incolpevoli e sulle loro famiglie non può essere sottovalutato. L' ICS - ha aggiunto Platten - sostiene pienamente la creazione di un corridoio marittimo per consentire l' evacuazione in sicurezza delle navi che attualmente non sono in grado di lasciare le acque territoriali del Mar Nero e del Mar d' Azov. Devono poter lasciare l' area del conflitto ed evitare ulteriori incidenti umanitari».



10 marzo 2022

L'ICS sollecita la creazione di un corridoio marittimo per consentire alle navi di uscire dalle acque territoriali del Mar Nero e del Mar d'Azov

Marittimi di tutte le nazionalità - sottolinea l'associazione - sono intrappolati a bordo di navi ormeggiate nei porti

La carenza di marittimi ucraini, per effetto dell' invasione russa dell' Ucraina, aggraverà i problemi delle supply chain mondiali. Lo ha evidenziato l' International Chamber of Shipping (ICS) in occasione della riunione straordinaria dell' International Maritime Organization (IMO) convocata per oggi e domani per discutere dell' impatto sul trasporto marittimo e sui marittimi della situazione nel Mar Nero e nel Mar d' Azov, incontro nel corso del quale le imprese marittime, rappresentate dall' ICS, presenteranno un piano in otto punti sulle modalità per assicurare il benessere dei marittimi che includerà richieste agli Stati affinché garantiscano ai marittimi di poter incassare i loro salari e per la creazione di corridoi sicuri per le navi che devono lasciare i porti ucraini.

Ricordando che attualmente ci sono 198.123 marittimi di nazionalità russa, pari al 10,5% della forza lavoro marittima mondiale, di cui 71.652 ufficiali e 126.471 comuni, e 76.442 marittimi di nazionalità ucraina (il 4% del totale), di cui 47.058 ufficiali e 29.383 comuni, il segretario generale dell' ICS, Guy Platten, ha sottolineato che «il conflitto in Ucraina sta avendo un notevole impatto sulla sicurezza dei marittimi e della navigazione

Informare

Focus

Avviata a Miami la costruzione del nuovo terminal crociere di MSC

Sarà pronto entro la fine del 2023

È stata posata oggi la prima pietra del nuovo terminal crociere nel porto di Miami del gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC), che entrerà in funzione entro la fine del 2023 (del 13 luglio 2018 e 10 aprile 2019). L' opera verrà realizzata da Fincantieri Infrastructure. «Questa iniziativa - ha sottolineato il presidente esecutivo du MSC Cruises, Pierfrancesco Vago - rappresenta un' ulteriore importante tappa della collaborazione proficua e di lunga data tra MSC e Fincantieri. Siamo partner, insieme ad altri primari attori economici del "Sistema Italia" come IntesaSanpaolo, CDP, Sace e Simest, di un progetto che rende onore al "saper fare" e alle capacità ingegneristiche italiane nel mondo, chiamate a cimentarsi sul mercato crocieristico americano. Sarà il terminal più grande e tecnologicamente avanzato degli Stati Uniti, nuovo punto di riferimento del settore, nonché uno degli investimenti più significativi fatti a Miami. E consentirà alla nostra compagnia di rafforzarsi e di crescere ulteriormente nel mercato crocieristico più importante e competitivo al mondo». Per l' amministratore delegato Fincantieri, Giuseppe Bono, «l' avvio dei lavori per questa grande opera è il coronamento di quanto fatto negli ultimi anni dal nostro gruppo. Siamo stati capaci di consolidare ulteriormente il rapporto con MSC, basato su innovazione e costante miglioramento, e in parallelo abbiamo intrapreso iniziative di business che ci hanno permesso l' allargamento delle nostre competenze anche per offrire ai nostri clienti prodotti e servizi all' avanguardia. Questo nuovo terminal avveniristico sarà dunque non solo l' espressione migliore del made in Italy, ma anche del successo delle nostre strategie aziendali». La nuova infrastruttura crocieristica costerà circa 350 milioni di euro. Oltre a strutture all' avanguardia per i servizi forniti ai passeggeri, il nuovo terminal di Miami disporrà di numerose aree per uffici, di un parcheggio multipiano per 2.400 veicoli e prevede la costruzione di un nuovo collegamento stradale. Il progetto contempla inoltre l' edificazione di due moderne ed efficienti banchine lunghe complessivamente circa 750 metri. Una terza banchina sarà costruita dalla contea di Miami-Dade. Il progetto prevede, infine, la realizzazione della relativa infrastruttura costiera, incluse le stazioni di approvvigionamento idrico ed elettrico.



INIZIA COSTRUZIONE NUOVO TERMINAL MSC DI MIAMI, IL PIÙ GRANDE DEGLI STATI UNITI, REALIZZATO DA FINCANTIERI

Entrerà in servizio entro la fine del 2023 e potrà movimentare fino a 36.000 passeggeri al giorno, ospitando in contemporanea tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale. Prevede inoltre la possibilità di alimentare le unità con la corrente elettrica direttamente da terra. Il finanziamento dell'operazione, nell'ottica del rilievo strategico del progetto per l'economia italiana e del supporto all'export, è stato emesso da Intesa Sanpaolo e CDP a favore di MSC. Il prestito è garantito da SACE, con il contributo di SIMEST per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi Ginevra-Trieste-Miami, 10 marzo 2022. È iniziata oggi a Miami, con la «posa della prima pietra», la costruzione del nuovo Terminal di MSC (Crociera) a terra, il più grande al mondo di proprietà del Gruppo MSC, società leader a livello globale nel settore dello shipping e della logistica. L'opera, realizzata da Fincantieri Infrastructure nella città considerata la capitale mondiale del turismo crocieristico, sarà il terminal più grande e all'avanguardia degli Stati Uniti, nonché uno dei principali su scala internazionale, e potrà ospitare contemporaneamente fino a tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale, come le future navi a gas naturale liquefatto (Gnl) di MSC Crociera destinate ad entrare in servizio nei prossimi mesi, movimentando fino a 36.000 passeggeri al giorno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman MSC Cruises, ha dichiarato: « Questa iniziativa rappresenta un'ulteriore importante tappa della collaborazione proficua e di lunga data tra MSC e Fincantieri. Siamo partner insieme ad altri primari attori economici del 'Sistema Italia' come IntesaSanpaolo, CDP, Sace e Simest di un progetto che rende onore al 'saper fare' e alle capacità ingegneristiche italiane nel mondo, chiamate a cimentarsi sul mercato crocieristico americano. Sarà il terminal più grande e tecnologicamente avanzato degli Stati Uniti, nuovo punto di riferimento del settore, nonché uno degli investimenti più significativi fatti a Miami. E consentirà alla nostra Compagnia di rafforzarsi e di crescere ulteriormente nel mercato crocieristico più importante e competitivo al mondo». Giuseppe Bono, Amministratore Delegato Fincantieri, ha dichiarato: « L'avvio dei lavori per questa grande opera è il coronamento di quanto fatto negli ultimi anni dal nostro Gruppo. Siamo stati capaci di consolidare ulteriormente il rapporto con MSC, basato su innovazione e costante miglioramento, e in parallelo abbiamo intrapreso iniziative di business che ci hanno permesso l'allargamento delle nostre competenze anche per offrire ai nostri clienti prodotti e servizi all'avanguardia. Questo nuovo terminal avveniristico sarà dunque non solo l'espressione migliore del made in Italy, ma anche del successo delle nostre strategie aziendali». Dal design iconico, e progettato dal pluripremiato studio internazionale di architettura Arquitectonica, il nuovo terminal avrà un corpo centrale multilivello alto quattro piani e sarà dotato di soluzioni innovative ed «ecologicamente» avanzate, tra cui la possibilità



Informatore Navale

Focus

di alimentare le navi direttamente da terra con la corrente elettrica, riducendo così ulteriormente le emissioni durante la sosta in porto delle unità. Entrerà in servizio entro la fine del 2023. Oltre a strutture all'avanguardia per i servizi forniti ai passeggeri, il nuovo terminal disporrà di numerose aree per uffici, di un parcheggio multipiano per 2.400 veicoli e prevede la costruzione di un nuovo collegamento stradale. Il progetto contempla inoltre l'edificazione di due moderne ed efficienti banchine, lunghe complessivamente circa 750 metri. Una terza banchina sarà costruita dalla contea di Miami-Dade. Il progetto prevede, infine, la realizzazione della relativa infrastruttura costiera, incluse le stazioni di approvvigionamento idrico ed elettrico. La nuova infrastruttura crocieristica costerà circa 350 milioni di euro e rappresenta uno degli investimenti più importanti effettuati in anni recenti negli Stati Uniti da multinazionali a «matrice italiana» come il Gruppo MSC, in partnership con eccellenze italiane come Fincantieri, numero uno al mondo nel campo della cantieristica. Entrambi tra i più qualificati ambasciatori del «Made in Italy» nel mondo. Il finanziamento dell'operazione, nell'ottica del rilievo strategico del progetto per l'economia italiana e del supporto all'export, è stato emesso da Intesa Sanpaolo e CDP a favore di MSC. Il prestito è garantito da SACE, con il contributo di SIMEST per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi. Il rapporto tra MSC e Fincantieri si è del resto progressivamente consolidato nell'ultimo decennio, durante il quale la Divisione crociere di MSC ha ordinato a Fincantieri ben otto navi - quattro per il brand MSC Cruises e quattro per il brand Explora Journeys -, per un valore complessivo che sfiora 6 miliardi di euro e con una ricaduta complessiva sull'economia italiana pari a circa 27 miliardi di euro. Al momento MSC ha in essere due opzioni per altre due navi Explora Journeys e non è esclusa la possibilità di ulteriori nuovi ordini per entrambi i brand. Il Gruppo MSC è dunque non solo uno dei principali clienti del cantiere italiano, ma anche uno dei più importanti investitori nella Penisola, dove effettua ogni anno spese dirette per 3,5 miliardi di euro e conta circa 15.000 dipendenti, con una ricaduta occupazionale superiore a 50.000 persone.

ALIS E VERONAFIERE: L'EVENTO FIERISTICO LET EXPO LOGISTICS ECO TRANSPORT DAL 16 AL 19 MARZO 2022

Un intenso programma di lavori con moderatori di primissimo livello, tra i quali Bruno Vespa, Nicola Porro, Gennaro Sangiuliano, Massimo Giletti, Maria Soave e Nunzia De Girolamo

Si svolgerà dal 16 al 19 marzo 2022 a Verona la prima edizione di LETEXPO - Logistics Eco Transport, la più grande fiera in Italia dedicata al trasporto e alla logistica sostenibili, promossa da ALIS in collaborazione con Veronafiere, che vedrà la partecipazione di oltre 200 espositori nazionali ed internazionali in ben 4 padiglioni e su una superficie di oltre 40.000 mq. Un evento chiave, in cui Intesa Sanpaolo sarà main partner, per scoprire le numerose opportunità e soluzioni offerte dalle imprese del trasporto e della logistica green e per confrontarsi con i principali stakeholder di riferimento coinvolti nelle politiche di sviluppo sostenibile e di crescita economica per il nostro Paese e per tutta Europa. A LETEXPO espositori e visitatori dialogheranno con il mondo delle imprese, delle Istituzioni, delle professioni, delle associazioni e della formazione per creare un unico momento di confronto sulle principali tematiche legate alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Quattro intere giornate di incontri B2B ed opportunità di business, conferenze istituzionali ed interviste, seminari e workshop: un intenso programma di lavori che vedrà l'alternanza su ben tre palchi di autorevoli relatori e moderatori di primissimo livello, tra i quali Bruno Vespa, Nicola Porro, Gennaro Sangiuliano, Massimo Giletti, Maria Soave e Nunzia De Girolamo. Saranno presenti a LETEXPO imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario, terminalisti, spedizionieri, stakeholder e aziende fornitrici di servizi alle imprese, case costruttrici, compagnie assicurative, porti italiani ed europei, interporti nazionali ed internazionali, associazioni, operatori della filiera agro-alimentare e delle diverse filiere logistiche, player operanti nella categoria delle nuove energie e dei nuovi carburanti ma anche numerosi enti di formazione e ricerca che occuperanno un'intera area di 500 mq dedicata al progetto di ALIS Academy. Tra le grandi realtà presenti come espositori di LETEXPO, la cui lista completa è disponibile sul sito www.letexpo.it, ci saranno ad esempio: Iveco, Scania, Ford, Volkswagen, Enel X, Liquigas, SNAM for mobility, ENI, Q8, Würth, Gi Group, Kogel, Telepass, WithU, Veronamercato. Non solo: LETEXPO avrà inoltre un intero padiglione dedicato ad enti benefici e a progetti di inclusione, poiché non può esserci rinascita economica senza quella sociale.



"ICS PRESS RELEASE" l' interruzione della catena di approvvigionamento sarà aggravata da carenza di forza lavoro nel settore marittimo a causa dell' invasione russa dell' Ucraina

Dal Rapporto sulla forza lavoro dei marittimi, pubblicato nel 2021 da BIMCO e ICS emerge che 1,89 milioni di marittimi stanno attualmente operando su oltre 74.000 navi della flotta mercantile mondiale. Per mantenere i livelli degli scambi, questi marittimi devono poter salire e scendere liberamente dalle navi (cambio equipaggio) in tutto il mondo. Tuttavia, i voli da e per la regione sono stati cancellati, rendendo tutto questo sempre più difficile. I timori per la sicurezza dell' equipaggio e l' aumento dei premi assicurativi per l' invio di navi in Ucraina o in Russia hanno anche scoraggiato gli armatori dall' inviare navi in questi paesi e sembra che alcuni equipaggi abbiano abbandonato le loro navi in Ucraina preoccupati per la sicurezza. Della totale forza lavoro marittima mondiale, 198.123 (10,5%) marittimi sono russi (71.652 ufficiali e 126.471 comuni) e 76.442 (4%) sono ucraini (47.058 ufficiali e 29.383 comuni). Insieme rappresentano il 14,5% della forza lavoro globale. L' allarme di ICS arriva prima di una riunione straordinaria delle Nazioni Unite, sotto gli auspici dell' Organizzazione marittima internazionale (IMO), in occasione della quale l' industria presenterà un piano in 8 punti su come garantire il benessere dei marittimi, incluse le richieste agli stati di garantire ai marittimi l' accesso alla loro retribuzione e la creazione di corridoi sicuri per le navi che lasciano i porti in Ucraina. Parlando prima di un discorso agli stati membri dell' ONU in una riunione convocata d' urgenza dell' IMO, Guy Platten, Segretario generale ICS, ha dichiarato: "Il conflitto in Ucraina sta avendo un impatto significativo sulla sicurezza dei marittimi e della navigazione nell' area. Come con il COVID, i marittimi sono esposti a problemi non imputabili a loro. Diverse navi sono state colpite da munizioni, i marittimi sono stati uccisi e feriti e i marittimi di tutte le nazionalità sono intrappolati su navi ormeggiate nei porti. È della massima urgenza che la loro evacuazione da queste aree di minaccia sia assicurata da quegli Stati che ne hanno il potere. L' impatto sui marittimi innocenti e sulle loro famiglie non può essere sottovalutato. ICS sostiene pienamente la creazione di un corridoio marittimo per consentire l' evacuazione in sicurezza delle navi che attualmente non sono in grado di lasciare le acque territoriali del Mar Nero e del Mar d' Azov. Devono poter lasciare l' area del conflitto ed evitare ulteriori incidenti umanitari". Lo shipping è attualmente responsabile di quasi il 90% del commercio globale e, secondo l' Observatory of Economic Complexity (OEC), Ucraina e Russia, da sole, rappresentano un quarto di tutte le esportazioni globali di grano, mentre la Russia controlla il 12,5% delle esportazioni di petrolio greggio. Inoltre, Lloyd' s List stima che le esportazioni di greggio e prodotti petroliferi dalla Russia siano già diminuite di 1,5 mln di barili al giorno, rispetto ai livelli stimati in precedenza di circa 7 mln di barili al giorno prima dell' invasione dell' Ucraina. ICS ha già avvertito del pericolo di una carenza di lavoratori



Informatore Navale

Focus

marittimi e che, se non si interviene per aumentare i numeri, aumenterà il rischio per le catene di approvvigionamento globali. Tutto ciò è aggravato da restrizioni di viaggio draconiane, causate dalla pandemia, che hanno bloccato i cambi di equipaggio e comportando la permanenza in mare di centinaia di migliaia marittimi oltre i periodi contrattuali. Da un'indagine effettuata da ICS risulta che a bordo di una nave in media vi è la un mix di almeno tre nazionalità e, talvolta si arriva anche fino a trenta. Inoltre, a bordo di nave si parlano almeno tre lingue diverse. #informatorenavale #informatorenavaledinapoli #annuariomarittimo #annuariomarittimoregionecampania.

Il sito web Grimaldi Lines sempre più accessibile

Grazie alla partnership con AccessiWay, la Compagnia di Navigazione conferma la sua vocazione all' inclusività e la sua attenzione per i passeggeri con esigenze speciali. Un sito web ancora più accessibile e facilmente navigabile anche per gli utenti con disabilità fisiche e cognitive. E' quanto realizzato dalla Compagnia di Navigazione Grimaldi Lines in partnership AccessiWay, specializzata in soluzioni informatiche che trasformano i siti web in strumenti fruibili da una larghissima platea

Napoli, 10 marzo 2022 - "In coerenza con l' ampio e differenziato target di clienti cui ci rivolgiamo ed in linea con l' accessibilità delle nostre navi e terminal, abbiamo pensato di rendere facilmente navigabile a tutti anche il nostro sito web." - ha dichiarato Francesca Marino , Passenger Department Manager di Grimaldi Lines - "L' inclusività è un valore chiave per la nostra Compagnia di Navigazione, che già da tempo ha varato un progetto dedicato al turismo accessibile in ogni suo aspetto". "Insieme a Grimaldi Group vogliamo far sì che nessun utente si senta escluso. La nostra priorità è che il maggior numero possibile di siti web sia accessibile alle persone con disabilità, coinvolgendole e dando loro la possibilità di fruire appieno di tutti i servizi offerti online." - ha dichiarato Alessandra Savio, Head of Business Development di AccessiWay - "L' accessibilità sta anche nelle piccole cose e solo quando renderemo davvero Internet accessibile parleremo di vera integrazione. Speriamo, grazie alla partnership con Grimaldi Group, di sensibilizzare un numero sempre maggiore di realtà sulla tematica per rendere insieme il web un luogo più inclusivo." La nuova funzione, impostata da Accessiway sul sito www.grimaldi-lines.com , si attiva da ogni tipo di device, semplicemente cliccando su una piccola icona bianca in campo blu, presente in home page. Attraverso il menù a tendina è possibile ingrandire i caratteri e la spaziatura dei testi, rimuovere contrasti di colore, attivare appositi cursori, nonché impostare la lettura automatica dei contenuti per consentirne la fruibilità da parte di utenti con deficit di tipo sensoriale, fisico-motorio oppure neurologico-cognitivo. L' interesse della Compagnia di instaurare un rapporto di fiducia con tutti i clienti, favorendo un dialogo senza barriere, si è manifestata negli anni attraverso una serie di iniziative, tra cui possiamo citare l' apertura di un canale di assistenza dedicato ai viaggiatori con bisogni speciali, partnership con i principali Enti che rappresentano persone diversamente abili - quali ad esempio UICI, ENS, AIPD - organizzazione di un Convegno dedicato al Turismo Scolastico Inclusivo, sponsorizzazione tecnica di manifestazioni sportive paralimpiche e altro ancora.



Informazioni Marittime

Focus

Contship ed Srm-Intesa Sanpaolo presentano studio su logistica e territori

Quarto rapporto di analisi sull'efficienza del trasporto containerizzato, con gli ultimi dati aggiornati. Presentazione a Milano, nel corso della Shipping Forwarding & Logistics meet Industry

Il Gruppo Contship Italia, in partnership con SRM-Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro di studi economici collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), pubblica oggi la quarta analisi "Corridoi ed efficienza logistica dei territori", sull'efficienza dei corridoi logistici utilizzati per l'import e l'export di merci containerizzate. L'obiettivo dello studio è fornire un set di dati aggiornato e preziosi spunti di riflessione agli operatori logistici e alle pubbliche istituzioni, al fine di supportarli nel comprendere e interpretare le aspettative e il livello di soddisfazione di caricatori e ricevitori, così come le opportunità disponibili per migliorare la performance dei principali corridoi logistici di riferimento. Il rapporto sarà presentato oggi in anteprima a Milano presso Assolombarda, a partire dalle ore 14, nell'ambito dell'evento "Shipping Forwarding & Logistics meet Industry". Segui la presentazione in streaming. L'edizione 2022 del Report "Corridoi ed efficienza logistica dei territori" continua a esplorare come punti di origine e destinazione dei flussi commerciali, disponibilità dei servizi marittimi e infrastrutture logistiche, determinino la scelta di corridoi specifici da parte delle 400 imprese manifatturiere italiane localizzate in Lombardia, Veneto

ed Emilia Romagna - le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40% del prodotto interno lordo italiano e più del 50% del totale delle esportazioni del Paese. «Una collaborazione, quella tra Contship ed SRM, che vede quest'anno il traguardo di quattro anni. Anni che hanno visto un radicale cambiamento nel mondo della logistica; cambiamento principalmente dettato dalle esigenze dell'intero Sistema nel rispondere alla pandemia e dalla corrispondente reazione messa in atto dai principali attori della catena», spiega Alfredo Scalisi, coexecutive director di Contship Italia. «Questo nuovo report arriva in un momento complesso della nostra economia dove la forte ripresa è frenata dalle tensioni commerciali e geo-politiche internazionali. E oggi più che mai la logistica è al centro della sfida tanto per le problematiche sanitarie che per quelle economiche e commerciali internazionali», spiega Massimo Deandreis, direttore Generale di SRM. «Proprio il Covid-19 - continua - ha fatto emergere l'esigenza di una maggiore resilienza, unitamente a temi di crescente attualità come la sostenibilità e la solidità digitale. Ed è proprio su questi ambiti di grande attualità che abbiamo concentrato l'attenzione nella nuova edizione della Survey che presentiamo oggi e per la quale ringrazio Contship per la sempre proficua collaborazione».



Informazioni Marittime

Focus

Emissioni incontrollate nel porto, Wan Hai multata in California

La compagnia taiwanese non ha rispettato le severe indicazioni dell' Ocean-Going Vessels At Berth Regulation

La compagnia di navigazione taiwanese Wan Hai Lines ha accettato di pagare una somma di 680.750 dollari per la violazione dei severi standard di emissione in vigore per le navi ormeggiate negli Usa. Le violazioni sono state riscontrate durante un audit di routine delle navi in visita ai porti californiani nel 2020, condotto dal California Air Resources Board, Enforcement Division . In base all' Ocean-Going Vessels At Berth Regulation , Wan Hai non è riuscita a ridurre di almeno l' 80% la generazione di potenza dei motori delle sue navi mentre erano ormeggiate. Inoltre, la compagnia non è stata in grado di rispettare il limite operativo di tre ore per le navi ormeggiate. I motori di una nave, dice il regolamento, possono rimanere operativi in porto per non più di 3 ore, e questo è da replicare nell' 80% della flotta di proprietà della compagnia. Questo regolamento è stato adottato nel 2007 e riguarda le navi passeggeri, le navi portacontainer e le navi mercantili refrigerate in sei porti californiani, tra cui Los Angeles, Long Beach, San Diego, Oakland, Hueneme e San Francisco. Le multe pagate da Wan Hai saranno utilizzate per installare sistemi di filtrazione dell' aria in alcune scuole di Oakland e Los Angeles, in California.



Informazioni Marittime

Focus

A Miami inizia la costruzione del nuovo terminal Msc Crociere

Realizzato da Fincantieri, prevede un investimento di 350 milioni di euro

Potrà movimentare fino a 36 mila passeggeri al giorno, ospitando in contemporanea tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale. Prevede inoltre la possibilità di alimentare le unità con la corrente elettrica direttamente da terra. Sono queste le caratteristiche principali del nuovo terminal MSC Crociere di Miami, per il quale sono partiti oggi ufficialmente i lavori di costruzione con la "posa della prima pietra". L'opera, realizzata da Fincantieri Infrastructure nella città considerata la capitale mondiale del turismo crocieristico, sarà il terminal più grande e all'avanguardia degli Stati Uniti, nonché uno dei principali su scala internazionale. Dal design iconico, e progettato dal pluripremiato studio internazionale di architettura Arquitectonica, la nuova struttura avrà un corpo centrale multilivello alto quattro piani e sarà dotato di soluzioni innovative ed «ecologicamente» avanzate, tra cui la possibilità di alimentare le navi direttamente da terra con la corrente elettrica, riducendo così ulteriormente le emissioni durante la sosta in porto delle unità. Entrerà in servizio entro la fine del 2023. Oltre a strutture all'avanguardia per i servizi forniti ai passeggeri, il nuovo terminal disporrà di numerose aree per uffici, di un parcheggio multipiano per 2.400 veicoli e prevede la costruzione di un nuovo collegamento stradale. Il progetto contempla inoltre l'edificazione di due moderne ed efficienti banchine, lunghe complessivamente circa 750 metri. Una terza banchina sarà costruita dalla contea di Miami-Dade. Il progetto prevede, infine, la realizzazione della relativa infrastruttura costiera, incluse le stazioni di approvvigionamento idrico ed elettrico. La nuova infrastruttura crocieristica costerà circa 350 milioni di euro e rappresenta uno degli investimenti più importanti effettuati in anni recenti negli Stati Uniti da multinazionali a «matrice italiana» come il gruppo MSC, in partnership con eccellenze italiane come Fincantieri, numero uno al mondo nel campo della cantieristica. Entrambi tra i più qualificati ambasciatori del «Made in Italy» nel mondo. Il finanziamento dell'operazione, nell'ottica del rilievo strategico del progetto per l'economia italiana e del supporto all'export, è stato emesso da Intesa Sanpaolo e CDP a favore di MSC. Il prestito è garantito da SACE, con il contributo di SIMEST per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi.



Fincantieri realizzerà maxi terminal a Miami

Cassa depositi e prestiti e Intesa Sanpaolo, insieme a Sace e Simest, sostengono Fincantieri nella realizzazione del più grande terminal crocieristico degli Stati Uniti. È stato inaugurato il cantiere del porto di Miami, uno dei più importanti su scala internazionale. Nell'ottica del rilievo strategico del progetto per l'economia italiana e del supporto all'export, Cdp e Intesa Sanpaolo hanno strutturato un finanziamento di 350 milioni di euro in favore di Msc, che consentirà a Fincantieri di realizzare l'infrastruttura. Il progetto è garantito da Sace e ha visto l'intervento di Simest per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi.

Fincantieri, attraverso la controllata Fincantieri Infrastructure, progetterà e realizzerà per Msc crociere un terminal e le annesse strutture per il molo, uffici e parcheggi nella parte est del porto situato nella Biscayne Bay, a Miami, entro la fine del 2023.

L'infrastruttura è stata commissionata da Msc al gruppo Fincantieri, che la realizzerà seguendo i criteri previsti da un sistema di rating per lo sviluppo di un'edilizia eco-compatibile. Il terminal permetterà l'attracco contemporaneo di tre navi da crociera Msc, movimentando fino a 36 mila passeggeri al giorno.

Italia Oggi MERCATI E FINANZA Venerdì 11 Marzo 2022 21

Leonardo ritorna al dividendo

Esposizione contenuta nei confronti di Russia e Ucraina

Fincantieri realizzerà maxi terminal a Miami

Il fatturato Tot's (+39%) vicino ai livelli pre-Covid

NEL 2021, Autogrill, i ricavi su del 33%

Cdp, Intesa Sanpaolo, Sace e Simest a sostegno di Fincantieri

ROMA (ITALPRESS) - All' insegna della valorizzazione del Made in Italy nel mondo, Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) e Intesa Sanpaolo insieme a Sace e Simest sostengono Fincantieri per la realizzazione del più grande terminal crocieristico degli Stati Uniti. E' stato inaugurato oggi il cantiere del porto di Miami, uno dei più importanti su scala internazionale. Cdp e Intesa Sanpaolo hanno strutturato un finanziamento di 350 milioni di euro in favore di Msc, che consentirà a Fincantieri di realizzare l' infrastruttura. Il progetto è garantito da Sace e ha visto l' intervento anche di Simest per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi. Fincantieri, attraverso la propria controllata Fincantieri Infrastructure, progetterà e realizzerà per Msc Crociere un nuovo terminal e le annesse strutture per il molo, uffici e parcheggi nella parte est del porto situato nella Biscayne Bay a Miami entro la fine del 2023. L' infrastruttura è stata commissionata da MSC al Gruppo Fincantieri, che la realizzerà seguendo i criteri previsti dai Green Building Rating Systems, un sistema di rating per lo sviluppo di un' edilizia eco-compatibile. "Questa operazione si inserisce nel più ampio programma delineato dal nuovo Piano Strategico di Cdp per lo sviluppo delle eccellenze del Paese - ha affermato Massimo Di Carlo, Chief Business Officer e Vice Direttore Generale di Cdp - La realizzazione di questo progetto, in sinergia con il sistema bancario e gli altri partner, rappresenta un esempio virtuoso di sviluppo infrastrutturale all' insegna di sostenibilità e innovazione". "Con questa operazione - dichiara Dario Liguti Chief Underwriting Officer di Sace - Sace conferma il costante impegno a supporto dei piani di crescita delle imprese italiane nel mondo. Siamo lieti di aver supportato Fincantieri, eccellenza italiana e primo gruppo in Europa nel settore della cantieristica navale, nella penetrazione di un mercato così importante come gli Stati Uniti per Interno - Internal la realizzazione di un' opera infrastrutturale importante, favorendo anche l' ampliamento dell' ambito di collaborazione tra Fincantieri e MSC. Questo ambizioso progetto è volto anche a sostenere e rilanciare il settore crocieristico, altamente strategico per l' economia italiana, ma duramente colpito dalla crisi pandemica". "L' intervento a supporto del finanziamento di un' opera infrastrutturale di rilievo strategico per il gruppo Fincantieri e per il settore della cantieristica, in un' area geografica chiave quale quella nord americana, - dichiara Carolina Lonetti Head of Export Finance & Internationalization di Simest - è a conferma dell' impegno costante di Simest a sostegno del successo del Made in Italy nel mondo, da sempre punto di riferimento per la nostra mission". "Il progetto è un esempio significativo di come due eccellenze quali Fincantieri e MSC possano collaborare per lo sviluppo di importanti opere infrastrutturali a livello internazionale - sottolinea Richard Zatta, Responsabile Global Corporate della Divisione IMI Corporate & Investment Banking di Intesa Sanpaolo - Il Gruppo Intesa Sanpaolo da



Italpress

Focus

sempre accompagna e supporta le realtà imprenditoriali nei propri piani di crescita, garantendo particolare attenzione e sostegno alle operazioni che possano coniugare sostenibilità ambientale e sviluppo infrastrutturale". (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all' indirizzo info@italpress.com.

LA PRIVATIZZAZIONE

Corsa a tre per Ita Air France e i fondi corteggiano Msc

DI ALDO FONTANAROSA

ROMA - Due cordate si contendono Ita Airways. La prima, ormai nota, schiera Lufthansa ed Msc Group (crociere e cargo via mare).

La seconda ha dentro Air France- Klm, Delta Airlines (Usa) e il fondo di investimenti Certares (Usa).

Sullo sfondo c'è un altro fondo - Indigo - che pure manifesta il suo interesse per Ita, compagnia di bandiera italiana in vendita. In questo clima, si rafforza l'ipotesi che Ita tenga un Consiglio di amministrazione straordinario.

Il fondo Certares è un compratore solidissimo. Dalla fondazione del 2012 a oggi ha investito nelle compagnie aeree Azul (Brasile) e Latam (Cile); nel gigante dei motori McLaren; in Tripadvisor; nella Hertz (noleggio auto); e nella American Express (in particolare nella divisione Global Business Travel).

Società statunitense, il fondo Certares non può acquisire la maggioranza di un'azienda italiana ed europea come è Ita. Proprio per questo, Certares ha una duplice strategia. Il piano A prevede che il suo alleato Air France-Klm diventi azionista di controllo di Ita. Il piano B passa dalle relazioni che il fondatore di Certares - Greg O' Hara - ha con la famiglia Aponte, proprietaria di Msc Group.

O' Hara è una figura chiave nell'industria statunitense del turismo. È il presidente di American Express Global Business Travel, il presidente di Liberty TripAdvisor Holdings e siede ai vertici della Hertz Global Holdings. Un interlocutore simile gode del rispetto di Msc Group e della famiglia Aponte, che guarda sempre di più al ricco mercato croceristico degli Usa.

In questo scenario di reciproche utilità, ambasciatori di Certares sono pronti a proporre all' Msc Group un cambio di casacca. La richiesta sarà di dare vita a una nuova cordata - Certares, Msc Group, Air France-Klm e Delta - capace di conquistare Ita. La nuova cordata a quattro (Certares, Msc Group, Air France-Klm e Delta) avrebbe come effetto l'esclusione di Lufthansa dalla partita. Lo snodo dell'intera vicenda è proprio questo: Air France-Klm e Delta non vogliono che Lufthansa metta le mani su Ita, su Fiumicino, su Linate e su Malpensa. Perché Lufthansa sia neutralizzata, Air France-Klm e Delta muoveranno risorse economiche, contatti industriali negli Usa e relazioni politiche (anche sull'asse Macron-Draghi).

All'inizio di marzo, il ministero dell'Economia - proprietario di Ita al 100% - ha spedito alla compagnia il decreto (il Dpcm) che ne regola la privatizzazione. In una lettera allegata al decreto, il ministero chiarisce che gestirà lui la vendita con due suoi advisor (finanziario e legale). In altre parole, il



La Repubblica

Focus

ministero vuole dare le carte della partita. Per questo un Consiglio di amministrazione straordinario di Ita può essere convocato per una più precisa definizione dei ruoli. Se il ministero condurrà le danze, come dice, Ita avrà margini di manovra limitati nella caccia a un compratore. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Da Msc e Fincantieri il terminal per crociere più grande degli Usa

È iniziato a Miami, con la «posa della prima pietra», la costruzione del nuovo terminal di Msc Crociere. Sarà il terminal più grande e all'avanguardia degli Stati Uniti, nonché uno dei principali su scala internazionale, e potrà ospitare contemporaneamente fino a tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale, come le future navi a gas naturale liquefatto (Gnl) di MscCrociere destinato ad entrare in servizio nei prossimi mesi, movimentando fino a 36 mila passeggeri al giorno. L'investimento è di 350 milioni di euro. «Questa iniziativa - ha commentato Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo Msc Cruises - rappresenta un'ulteriore importante tappa della collaborazione proficua e di lunga data tra Msce Fincantieri. Siamo partner, insieme ad altri primari attori economici del "Sistema Italia" come Intesa Sanpaolo, Cdp, Sace e Simest, di un progetto che rende onore al "saper fare" e alle capacità ingegneristiche italiane nel mondo, chiamate a cimentarsi sul mercato crocieristico americano. Sarà il terminal più grande e tecnologicamente avanzato degli Stati Uniti».



Santi: Il Pnrr è solo al primo tempo

Dragaggi indispensabili per non chiudere i porti alle materie prime

Redazione

MILANO Il Pnrr è al primo tempo. Ci ha fatto piacere che il ministro si sia espresso in questo modo, perchè in effetti si tratta di un processo lungo afferma il presidente di Federagenti Alessandro Santi. A Milano per la tre giorni su shipping e logistica, Santi sostiene che ci siano da rivedere i tempi per concentrare l'azione sulla partita totale. Come porti siamo sempre stati la Cenerentola della politica e anche i fondi che ci sono stati destinati andrebbero integrati per poter sviluppare meglio le infrastrutture. Proprio questi che insieme ai dragaggi necessitano di una maggiore attenzione dalla politica: I dragaggi sono prioritari per non rischiare di chiudere i nostri porti alle materie prime. Da veneziano dico anche che esiste un protocollo fanghi che attende da anni di essere firmato. Questo chiediamo.



I porti come futuri hub energetici

Redazione

MILANO Con Massimo Deandreis direttore generale di Srm abbiamo parlato del futuro energetico di porti e shipping. Le tensioni attuali dimostrano che prima si avvierà la transizione energetica, meglio sarà. Una questione che toccherà anche lo shipping e i porti, punto strategico a mio parere di questo disegno. Proprio i porti potrebbero guidare il processo di trasformazione, visti i collegamenti già presenti con le industrie del mondo energetico, come le raffinerie che, dice Deandreis, certamente in futuro andranno riconvertite. Il direttore crede nel cold ironing nella misura in cui i porti sapranno anche produrre l'energia necessaria: Ci sono diverse alternative attuabili che permetterebbero di immettere energia in eccesso anche nella rete.



Fincantieri realizza terminal a Miami

Fincantieri ha annunciato l'avvio a Miami, con la «posa della prima pietra», della costruzione del nuovo terminal portuale di Msc Crociere.

L'opera, realizzata da Fincantieri Infrastrutture nella capitale mondiale del turismo crocieristico, sarà il terminal più grande degli Stati Uniti e potrà ospitare in contemporanea fino a tre navi di nuova generazione movimentando fino a 36mila passeggeri al giorno.

Destinata a entrare in servizio entro il 2023, l'infrastruttura costerà 350 milioni di euro; considerato il rilievo strategico del progetto per l'economia italiana e per l'export, l'operazione è stata finanziata da Intesa Sanpaolo e Cdp a favore di Msc, e garantito da Sace, con il supporto di Simest per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi.



Per ridurre la dipendenza da mosca si pensa a rigassificatori e navi Fsr

Piani per l' Italia a tutto gas

Inoltre una cordata di armatori italiani progetta di investire in un impianto galleggiante di nuova costruzione per poter trasformare il gas liquido in mare

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

L'urgenza dell'Italia di diversificare gli approvvigionamenti energetici, riducendo il prima possibile la dipendenza per il 40% dal gas importato dalla Russia attraverso gasdotti, ha rimesso in moto progetti e investimenti in rigassificatori e navi per il trasporto e lo stoccaggio di gas naturale liquefatto.

Il Ministro per la Transizione Ecologica, Roberto Cingolani, nei giorni scorsi ha ricordato che dalla Russia l'Italia importa «ogni anno circa 29 miliardi di metri cubi di gas, poco più del 40% delle importazioni totali» e ha aggiunto che «entro la primavera inoltrata almeno 15-16 miliardi di metri cubi saranno rimpiazzati da altri fornitori in altre zone del mondo. Ne rimane poco meno della metà». Poi ha aggiunto: «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».

Annunciati poi investimenti per ottimizzare la capacità esistente e per potenziarla: «Abbiamo tre rigassificatori che lavorano al 60% della loro capacità di esercizio per via del bilancio energetico globale: in breve possono essere portati a un'efficienza superiore, producendo quindi più gas. Dopodiché, già entro la metà di quest'anno installeremo un primo rigassificatore galleggiante.

Queste strutture hanno la fortuna di essere mobili, quindi possono essere posizionate in prossimità delle tubazioni così da poter trasformare in mare il gas liquido. Dopodiché costruiremo altre infrastrutture nei prossimi 12-24 mesi».

Eni e Snam collaboreranno alla logistica dell'operazione, compreso il reperimento di un'unità Fsr (stoccaggio e rigassificazione galleggiante, come quella oggi operante a Livorno), indicativamente con una capacità di 5-6 miliardi di metri cubi all'anno. A questo proposito Mario Mattioli, presidente di Confitarma nonché armatore della società Synergas, attiva proprio nel trasporto di gas, ha detto che potrebbe essere l'occasione per rispolverare un vecchio progetto volto a consorzio diverse shipping company italiane interessate a investire in uno dei rigassificatori galleggianti. «La ricerca da parte dell'Italia di una nave Fsr è possibile fra quelle già esistenti e attive in giro per il mondo. Non solo: nel nostro Paese potrebbe nascere un consorzio di armatori disponibile a investire nella costruzione e gestione di una o più unità galleggianti per lo stoccaggio e la rigassificazione di gas naturale liquefatto da installare lungo le coste della Penisola», sono state le parole di Mattioli. Che ha aggiunto: «Nei primi anni 2000 era già emersa l'idea di un consorzio fra società armatoriali per far costruire una



MF

Focus

Fsru in Corea. Oggi di nuovo potrebbe esserci l'interesse da parte di diversi soggetti armatoriali italiani a riprendere in mano un progetto come quello. Serve però un commitment serio e di lungo termine da parte del Governo e di una oil major come Eni o Snam per far sì che il progetto possa essere preso in considerazione dalle banche». Il presidente degli armatori italiani ha suggerito anche il possibile coinvolgimento «di un fondo di debito».

Nel frattempo in giro per l'Italia vengono riesumati diversi progetti di rigassificatori a terra che negli anni scorsi erano stati accantonati per resistenze varie e valutazioni di convenienza economica. Il Ministro dei trasporti Enrico Giovannini durante la visita al porto di Gioia Tauro, interrogato sul tema non ha escluso che si riapra la partita del progetto riguardante un impianto onshore nel porto calabrese (presentato da Lng Medgas nel 2005, autorizzato nel 2012 ma da allora rimasto al palo). Anche l'Eni sembra intenzionata a riavviare l'iter di un impianto simile a porto Empedocle. A oggi in Italia i rigassificatori attivi sono tre: uno onshore (a Panigaglia) e due offshore (al largo di Livorno e di Rovigo).

Due invece sono i terminali per lo stoccaggio del Gnl allo stato liquido già operativi: uno nel porto di Ravenna e l'altro a Oristano. (riproduzione riservata)

Mise, serve una fideiussione per salvare Tirrenia Cin

Proseguono incontri e trattative tra i rappresentanti del gruppo Moby e i commissari di Tirrenia in Amministrazione Straordinaria.

Il tutto al fine di raggiungere un accordo sul salvataggio di Compagnia Italiana di Navigazione (e indirettamente di Moby) nell'ambito di un complesso concordato preventivo avviato da ormai quasi due anni presso il tribunale di Milano. Il nodo da sciogliere rimangono le garanzie poste alla base della proposta concordataria messa sul piatto da Cin a parziale rimborso del debito da 180 milioni di euro derivante dal mancato pagamento di una parte del prezzo per l'acquisto di Tirrenia, avvenuto nel 2012. Secondo quanto appreso da MF Shipping&Logistica Tirrenia in Amministrazione Straordinaria ha chiesto che quel rimborso di 144 milioni (su 180) sia garantito da una fideiussione bancaria e non da un'ipoteca su quattro navi. Questo perché il valore delle navi è frutto di perizie di consulenti e soggetto a volatilità di mercato, mentre una fideiussione garantirebbe un valore certo della somma che Cin si impegna a restituire in cinque anni. Il piano concordatario proposto da Cin a Tirrenia in A.S. prevederebbe una percentuale di recupero del credito pari all'80% in quattro rate: 23 milioni all'eventuale omologa del concordato, 10 milioni nel 2023, 10 anche nel 2024 e 101 milioni nel 2025. Il tribunale di Milano ha concesso alle parti fino al 31 marzo per arrivare a un accordo. (riproduzione riservata)

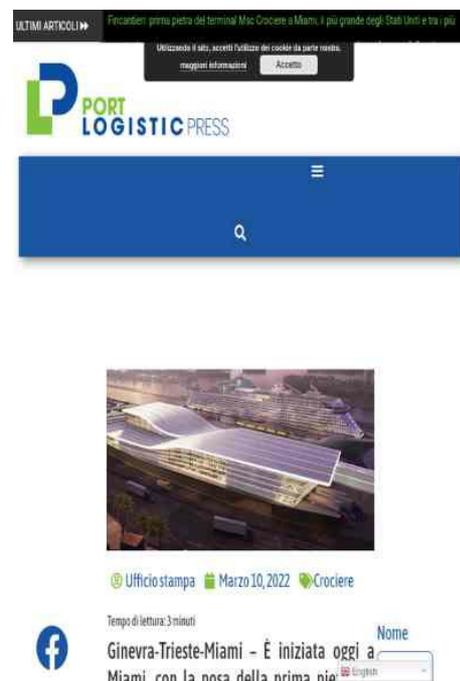


Fincantieri: prima pietra del terminal Msc Crociere a Miami, il più grande degli Stati Uniti e tra i più importanti al mondo

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 3 minuti Ginevra-Trieste-Miami - È iniziata oggi a Miami, con la posa della prima pietra, la costruzione del nuovo Terminal di MSC Crociere, terzo brand crocieristico al mondo di proprietà del Gruppo MSC, società leader globale nello shipping e nella logistica. L'opera, realizzata da Fincantieri Infrastructure nella città considerata la capitale mondiale del turismo crocieristico, sarà il terminal più grande e all'avanguardia degli Stati Uniti, nonché uno dei principali su scala internazionale, e potrà ospitare contemporaneamente fino a tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale, come le future navi a gas naturale liquefatto (Gnl) di MSC Crociere destinate ad entrare in servizio nei prossimi mesi, movimentando fino a 36.000 passeggeri al giorno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman MSC Cruises, ha dichiarato che "questa iniziativa rappresenta un'ulteriore importante tappa della collaborazione proficua e di lunga data tra MSC e Fincantieri. Siamo partner - insieme ad altri primari attori economici del 'Sistema Italia' come IntesaSanpaolo, CDP, Sace e Simest - di un progetto che rende onore al 'saper fare' e alle capacità ingegneristiche italiane nel mondo, chiamate a cimentarsi

sul mercato crocieristico americano. Sarà il terminal più grande e tecnologicamente avanzato degli Stati Uniti, nuovo punto di riferimento del settore, nonché uno degli investimenti più significativi fatti a Miami. E consentirà alla nostra Compagnia di rafforzarsi e di crescere ulteriormente nel mercato crocieristico più importante e competitivo al mondo". "L'avvio dei lavori per questa grande opera - ha spiegato Giuseppe Bono, Amministratore Delegato Fincantieri - è il coronamento di quanto fatto negli ultimi anni dal nostro Gruppo. Siamo stati capaci di consolidare ulteriormente il rapporto con MSC, basato su innovazione e costante miglioramento, e in parallelo abbiamo intrapreso iniziative di business che ci hanno permesso l'allargamento delle nostre competenze anche per offrire ai nostri clienti prodotti e servizi all'avanguardia. Questo nuovo terminal avveniristico sarà dunque non solo l'espressione migliore del made in Italy, ma anche del successo delle nostre strategie aziendali". Dal design iconico, e progettato dal pluripremiato studio internazionale di architettura Arquitectonica, il nuovo terminal avrà un corpo centrale multilivello alto quattro piani e sarà dotato di soluzioni innovative ed «ecologicamente» avanzate, tra cui la possibilità di alimentare le navi direttamente da terra con la corrente elettrica, riducendo così ulteriormente le emissioni durante la sosta in porto delle unità. Entrerà in servizio entro la fine del 2023. Oltre a strutture all'avanguardia per i servizi forniti ai passeggeri, il nuovo terminal disporrà di numerose aree per uffici, di un parcheggio multipiano per 2.400 veicoli e prevede la costruzione di un nuovo collegamento stradale. Il progetto contempla inoltre l'edificazione di due moderne ed efficienti banchine, lunghe complessivamente circa 750 metri. Una terza banchina sarà costruita dalla contea di



Port Logistic Press

Focus

Miami-Dade. Il progetto prevede, infine, la realizzazione della relativa infrastruttura costiera, incluse le stazioni di approvvigionamento idrico ed elettrico. La nuova infrastruttura crocieristica costerà 350 milioni di euro, uno degli investimenti più importanti effettuati in anni recenti negli Stati Uniti da multinazionali a matrice italiana come il Gruppo MSC, in partnership con eccellenze italiane come Fincantieri, numero uno al mondo nel campo della cantieristica. Entrambi tra i più qualificati ambasciatori del Made in Italy nel mondo. Il finanziamento dell'operazione, nell'ottica del rilievo strategico del progetto per l'economia italiana e del supporto all'export, è stato emesso da Intesa Sanpaolo e CDP a favore di MSC. Il prestito è garantito da SACE, con il contributo di SIMEST per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi. Il rapporto tra MSC e Fincantieri si è del resto progressivamente consolidato nell'ultimo decennio, durante il quale la Divisione crociere di MSC ha ordinato a Fincantieri ben otto navi - quattro per il brand MSC Cruises e quattro per il brand Explora Journeys - per un valore complessivo che sfiora 6 miliardi di euro e con una ricaduta complessiva sull'economia italiana pari a 27 miliardi di euro. Al momento MSC ha in essere due opzioni per altre due navi Explora Journeys e non è esclusa la possibilità di ulteriori nuovi ordini per entrambi i brand. Il Gruppo MSC è dunque non solo uno dei principali clienti del cantiere italiano, ma anche uno dei più importanti investitori nella Penisola, dove effettua ogni anno spese dirette per 3,5 miliardi di euro e conta circa 15.000 dipendenti, con una ricaduta occupazionale superiore a 50.000 persone.

Primo Magazine

Focus

Alis e Veronafiore: l'evento Let Expo - Logistics eco transport

11 marzo 2022 - Si svolgerà dal 16 al 19 marzo 2022 a Verona la prima edizione di LETEXPO - Logistics Eco Transport, la più grande fiera in Italia dedicata al trasporto e alla logistica sostenibili, promossa da ALIS in collaborazione con Veronafiore, che vedrà la partecipazione di oltre 200 espositori nazionali ed internazionali in ben 4 padiglioni e su una superficie di oltre 40.000 mq. Un evento chiave, in cui Intesa Sanpaolo sarà main partner, per scoprire le numerose opportunità e soluzioni offerte dalle imprese del trasporto e della logistica green e per confrontarsi con i principali stakeholder di riferimento coinvolti nelle politiche di sviluppo sostenibile e di crescita economica per il nostro Paese e per tutta Europa. A LETEXPO espositori e visitatori dialogheranno con il mondo delle imprese, delle Istituzioni, delle professioni, delle associazioni e della formazione per creare un unico momento di confronto sulle principali tematiche legate alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Quattro intere giornate di incontri B2B ed opportunità di business, conferenze istituzionali ed interviste, seminari e workshop: un intenso programma di lavori che vedrà l'alternanza su ben tre palchi di autorevoli relatori e moderatori di primissimo livello, tra i quali Bruno Vespa, Nicola Porro, Gennaro Sangiuliano, Massimo Giletti, Maria Soave e Nunzia De Girolamo. Saranno presenti a LETEXPO imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario, terminalisti, spedizionieri, stakeholder e aziende fornitrici di servizi alle imprese, case costruttrici, compagnie assicurative, porti italiani ed europei, interporti nazionali ed internazionali, associazioni, operatori della filiera agro-alimentare e delle diverse filiere logistiche, player operanti nella categoria delle nuove energie e dei nuovi carburanti ma anche numerosi enti di formazione e ricerca che occuperanno un'intera area di 500 mq dedicata al progetto di ALIS Academy. Tra le grandi realtà presenti come espositori di LETEXPO, la cui lista completa è disponibile sul sito www.letexpo.it, ci saranno ad esempio: Iveco, Scania, Ford, Volkswagen, Enel X, Liquigas, SNAM for mobility, ENI, Q8, Würth, Gi Group, Kogel, Telepass, WithU, Veronamercato. Non solo: LETEXPO avrà inoltre un intero padiglione dedicato ad enti benefici e a progetti di inclusione, poiché non può esserci rinascita economica senza quella sociale.



Primo Magazine

Focus

Inizia costruzione nuovo terminal Msc di Miami

11 marzo 2022 - È iniziata ieri a Miami, con la «posa della prima pietra», la costruzione del nuovo Terminal di MSC Crociere, il terzo brand crocieristico al mondo di proprietà del Gruppo MSC, società leader a livello globale nel settore dello shipping e della logistica. L'opera, realizzata da Fincantieri Infrastrutture nella città considerata la capitale mondiale del turismo crocieristico, sarà il terminal più grande e all'avanguardia degli Stati Uniti, nonché uno dei principali su scala internazionale, e potrà ospitare contemporaneamente fino a tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale, come le future navi a gas naturale liquefatto (Gnl) di MSC Crociere destinate ad entrare in servizio nei prossimi mesi, movimentando fino a 36.000 passeggeri al giorno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman MSC Cruises, ha dichiarato: «Questa iniziativa rappresenta un'ulteriore importante tappa della collaborazione proficua e di lunga data tra MSC e Fincantieri. Siamo partner - insieme ad altri primari attori economici del "Sistema Italia" come IntesaSanpaolo, CDP, Sace e Simest - di un progetto che rende onore al "saper fare" e alle capacità ingegneristiche italiane nel mondo, chiamate a cimentarsi sul mercato crocieristico americano. Sarà il terminal più grande e tecnologicamente avanzato degli Stati Uniti, nuovo punto di riferimento del settore, nonché uno degli investimenti più significativi fatti a Miami. E consentirà alla nostra Compagnia di rafforzarsi e di crescere ulteriormente nel mercato crocieristico più importante e competitivo al mondo». Giuseppe Bono, Amministratore Delegato Fincantieri, ha dichiarato: «L'avvio dei lavori per questa grande opera è il coronamento di quanto fatto negli ultimi anni dal nostro Gruppo. Siamo stati capaci di consolidare ulteriormente il rapporto con MSC, basato su innovazione e costante miglioramento, e in parallelo abbiamo intrapreso iniziative di business che ci hanno permesso l'allargamento delle nostre competenze anche per offrire ai nostri clienti prodotti e servizi all'avanguardia. Questo nuovo terminal avveniristico sarà dunque non solo l'espressione migliore del made in Italy, ma anche del successo delle nostre strategie aziendali».



Terminali Italia ottiene l' autorizzazione AEO

11 marzo 2022 - Più velocità nell' import/export dagli scali merci e incremento intermodalità 10 marzo 2022 Più velocità e maggiore semplificazione nella movimentazione dei beni in arrivo e partenza dagli scali merci e incremento dell' intermodalità nave/treno/gomma grazie a una specifica cooperazione con le autorità doganali. Sono i principali vantaggi dell' autorizzazione AEO (Authorized Economic Operator) che l' ufficio di Modena dell' Agenzia delle Accise Dogane e Monopoli ha rilasciato a Terminali Italia, la società di Rete Ferroviaria Italiana che si occupa della gestione integrata dei servizi terminalistici (carico e scarico di casse mobili, container, semirimorchi e manovra dei treni) negli scali intermodali di RFI. Con questa autorizzazione, la prima rilasciata a una società pubblica del settore, viene attestato che Terminali Italia soddisfa tutti i requisiti di affidabilità amministrativa, finanziaria e doganale nonché gli standard di sicurezza per la movimentazione delle merci da e verso l' estero, in linea con le normative comunitarie che regolano i rapporti tra i soggetti privati e le autorità incaricate del controllo negli scambi internazionali. "L' autorizzazione AEO consentirà di velocizzare i flussi import

ed export e di snellire i processi di sdoganamento. Un traguardo importante per offrire maggiore attrattività ai traffici del network con l' obiettivo di incrementare e promuovere l' intermodalità tra trasporto navale, ferroviario e su gomma", ha dichiarato Giuseppe Acquaro, Amministratore Delegato di Terminali Italia. Il primo terminal a beneficiare della AEO è Marzaglia (Modena) che, avendo già ottenuto l' autorizzazione al "magazzino di temporanea custodia", potrà avviare l' iter per l' attivazione di un Fast Corridor tra il porto di La Spezia e lo scalo modenese. Un corridoio ferroviario che consentirà di inviare i treni merci senza l' emissione di documenti doganali di transito. IL TERMINAL DI MARZAGLIA Lo scalo merci Marzaglia di proprietà RFI, realizzato con un investimento di 110 milioni di euro, dispone di 7 binari di cui 3 attivati a fine 2018, 2 operativi da novembre 2020 e 2 in funzione dalla primavera del 2021. Nello scalo sono presenti 2 gru a portale, 7 gru semoventi (erano 3 a inizio 2021) e 2 locomotori di manovra. Complessivamente l' area si estende per 210.000 mq, di cui 30.000 mq per la manutenzione e la riparazione container, compresa l' officina e l' impianto di lavaggio a circuito chiuso di ultima generazione. Nel 2018 è stata completata anche la stazione Marzaglia sulla linea convenzionale Bologna-Piacenza, riservata esclusivamente al traffico dei treni merci e dotata di 6 binari per consentire ai convogli di raggiungere agevolmente lo scalo. Nel 2021 sono stati movimentati 1492 treni (30 nel 2020) e 59.480 container(1.045 nel 2020) per un totale di quasi 70 mila TEU (twenty-foot equivalent unit). Per il 2022 è previsto un ulteriore graduale aumento dei collegamenti da e per i principali porti italiani e terminal inland, con l' obiettivo di raggiungere 98 treni settimanali (49 coppie) entro il primo semestre dell'



Primo Magazine

Focus

anno. A servirsi del terminal sono, in particolare, due imprese ferroviarie con treni da e per La Spezia, Livorno, Genova e Ravenna. Oggi le risorse di Terminali Italia impegnate nello scalo sono 24, fra gruisti, operatori di sala, addetti alla manovra (erano 16 nel 2020). Sono in programma ulteriori assunzioni.

Sea Reporter

Focus

Alis e Veronafiere: parte la prima edizione di LETEXPO-Logistics Eco Transport

Un intenso programma di lavori con moderatori di primissimo livello, tra i quali Bruno Vespa, Nicola Porro, Gennaro Sangiuliano, Massimo Giletti, Maria Soave e Nunzia De Girolamo

Si svolgerà dal 16 al 19 marzo 2022 a Verona la prima edizione di LETEXPO - Logistics Eco Transport, la più grande fiera in Italia dedicata al trasporto e alla logistica sostenibili, promossa da ALIS in collaborazione con Veronafiere, che vedrà la partecipazione di oltre 200 espositori nazionali ed internazionali in ben 4 padiglioni e su una superficie di oltre 40.000 mq . Un evento chiave, in cui Intesa Sanpaolo sarà main partner, per scoprire le numerose opportunità e soluzioni offerte dalle imprese del trasporto e della logistica green e per confrontarsi con i principali stakeholder di riferimento coinvolti nelle politiche di sviluppo sostenibile e di crescita economica per il nostro Paese e per tutta Europa. A LETEXPO espositori e visitatori dialogheranno con il mondo delle imprese, delle Istituzioni, delle professioni, delle associazioni e della formazione per creare un unico momento di confronto sulle principali tematiche legate alla sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Quattro intere giornate di incontri B2B ed opportunità di business, conferenze istituzionali ed interviste, seminari e workshop: un intenso programma di lavori che vedrà l'alternanza su ben tre palchi di autorevoli relatori e moderatori di primissimo livello, tra i quali Bruno Vespa, Nicola Porro, Gennaro Sangiuliano, Massimo Giletti, Maria Soave e Nunzia De Girolamo . Saranno presenti a LETEXPO imprese di trasporto stradale, marittimo e ferroviario, terminalisti, spedizionieri, stakeholder e aziende fornitrici di servizi alle imprese, case costruttrici, compagnie assicurative, porti italiani ed europei, interporti nazionali ed internazionali, associazioni, operatori della filiera agro-alimentare e delle diverse filiere logistiche, player operanti nella categoria delle nuove energie e dei nuovi carburanti ma anche numerosi enti di formazione e ricerca che occuperanno un' intera area di 500 mq dedicata al progetto di ALIS Academy. Tra le grandi realtà presenti come espositori di LETEXPO , la cui lista completa è disponibile sul sito www.letexpo.it , ci saranno ad esempio: Iveco, Scania, Ford, Volkswagen, Enel X, Liquigas, SNAM for mobility, ENI, Q8, Würth, Gi Group, Kogel, Telepass, WithU, Veronamercato. Non solo: LETEXPO avrà inoltre un intero padiglione dedicato ad enti benefici e a progetti di inclusione, poiché non può esserci rinascita economica senza quella sociale.

Redazione Seareporter.it



I problemi della catena di approvvigionamento saranno aggravati dalla carenza di marittimi ucraini e russi

Redazione Seareporter.it

L' ICS, segnala che l' attuale interruzione della catena di approvvigionamento sarà aggravata da una carenza di forza lavoro nel settore marittimo globale a causa dell' invasione russa dell' Ucraina. Dal Rapporto sulla forza lavoro dei marittimi, pubblicato nel 2021 da BIMCO e ICS emerge che 1,89 milioni di marittimi stanno attualmente operando su oltre 74.000 navi della flotta mercantile mondiale. Per mantenere i livelli degli scambi, questi marittimi devono poter salire e scendere liberamente dalle navi (cambio equipaggio) in tutto il mondo. Tuttavia, i voli da e per la regione sono stati cancellati, rendendo tutto questo sempre più difficile. I timori per la sicurezza dell' equipaggio e l' aumento dei premi assicurativi per l' invio di navi in Ucraina o in Russia hanno anche scoraggiato gli armatori dall' inviare navi in questi paesi e sembra che alcuni equipaggi abbiano abbandonato le loro navi in Ucraina preoccupati per la sicurezza. Della totale forza lavoro marittima mondiale, 198.123 (10,5%) marittimi sono russi (71.652 ufficiali e 126.471 comuni) e 76.442 (4%) sono ucraini (47.058 ufficiali e 29.383 comuni). Insieme rappresentano il 14,5% della forza lavoro globale. L' allarme di ICS arriva prima di una riunione straordinaria

delle Nazioni Unite, sotto gli auspici dell' Organizzazione marittima internazionale (IMO), in occasione della quale l' industria presenterà un piano in 8 punti su come garantire il benessere dei marittimi, incluse le richieste agli stati di garantire ai marittimi l' accesso alla loro retribuzione e la creazione di corridoi sicuri per le navi che lasciano i porti in Ucraina. Parlando prima di un discorso agli stati membri dell' ONU in una riunione convocata d' urgenza dell' IMO, Guy Platten, Segretario generale ICS, ha dichiarato: 'Il conflitto in Ucraina sta avendo un impatto significativo sulla sicurezza dei marittimi e della navigazione nell' area. Come con il COVID, i marittimi sono esposti a problemi non imputabili a loro. Diverse navi sono state colpite da munizioni, i marittimi sono stati uccisi e feriti e i marittimi di tutte le nazionalità sono intrappolati su navi ormeggiate nei porti. È della massima urgenza che la loro evacuazione da queste aree di minaccia sia assicurata da quegli Stati che ne hanno il potere. L' impatto sui marittimi innocenti e sulle loro famiglie non può essere sottovalutato. ICS sostiene pienamente la creazione di un corridoio marittimo per consentire l' evacuazione in sicurezza delle navi che attualmente non sono in grado di lasciare le acque territoriali del Mar Nero e del Mar d' Azov. Devono poter lasciare l' area del conflitto ed evitare ulteriori incidenti umanitari". Lo shipping è attualmente responsabile di quasi il 90% del commercio globale e, secondo l' Observatory of Economic Complexity (OEC), Ucraina e Russia, da sole, rappresentano un quarto di tutte le esportazioni globali di grano, mentre la Russia controlla il 12,5% delle esportazioni di petrolio greggio. Inoltre, Lloyd' s List stima che le esportazioni di greggio e prodotti petroliferi dalla Russia siano già diminuite



Sea Reporter

Focus

di 1,5 mln di barili al giorno, rispetto ai livelli stimati in precedenza di circa 7 mln di barili al giorno prima dell' invasione dell' Ucraina. ICS ha già avvertito del pericolo di una carenza di lavoratori marittimi e che, se non si interviene per aumentare i numeri, aumenterà il rischio per le catene di approvvigionamento globali. Tutto ciò è aggravato da restrizioni di viaggio draconiane, causate dalla pandemia, che hanno bloccato i cambi di equipaggio e comportando la permanenza in mare di centinaia di migliaia marittimi oltre i periodi contrattuali. Da un' indagine effettuata da ICS risulta che a bordo di una nave in media vi è la un mix di almeno tre nazionalità e, talvolta si arriva anche fino a trenta. Inoltre, a bordo di nave si parlano almeno tre lingue diverse.

Inizia la costruzione del nuovo terminal MSC di Miami

Realizzato da Fincantieri, prevede un investimento da 350 milioni di euro

Ginevra-Trieste-Miami, 10 marzo 2022 - È iniziata oggi a Miami, con la «posa della prima pietra», la costruzione del nuovo Terminal di MSC Crociere, il terzo brand crocieristico al mondo di proprietà del Gruppo MSC, società leader a livello globale nel settore dello shipping e della logistica. L'opera, realizzata da Fincantieri Infrastructure nella città considerata la capitale mondiale del turismo crocieristico, sarà il terminal più grande e all'avanguardia degli Stati Uniti, nonché uno dei principali su scala internazionale, e potrà ospitare contemporaneamente fino a tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale, come le future navi a gas naturale liquefatto (Gnl) di MSC Crociere destinate ad entrare in servizio nei prossimi mesi, movimentando fino a 36.000 passeggeri al giorno. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman MSC Cruises, ha dichiarato: «Questa iniziativa rappresenta un'ulteriore importante tappa della collaborazione proficua e di lunga data tra MSC e Fincantieri. Siamo partner - insieme ad altri primari attori economici del 'Sistema Italia' come IntesaSanpaolo, CDP, Sace e Simest - di un progetto che rende onore al 'saper fare' e alle capacità ingegneristiche italiane nel mondo, chiamate a cimentarsi sul mercato crocieristico americano. Sarà il terminal più grande e tecnologicamente avanzato degli Stati Uniti, nuovo punto di riferimento del settore, nonché uno degli investimenti più significativi fatti a Miami. E consentirà alla nostra Compagnia di rafforzarsi e di crescere ulteriormente nel mercato crocieristico più importante e competitivo al mondo». Giuseppe Bono, Amministratore Delegato Fincantieri, ha dichiarato: «L'avvio dei lavori per questa grande opera è il coronamento di quanto fatto negli ultimi anni dal nostro Gruppo. Siamo stati capaci di consolidare ulteriormente il rapporto con MSC, basato su innovazione e costante miglioramento, e in parallelo abbiamo intrapreso iniziative di business che ci hanno permesso l'allargamento delle nostre competenze anche per offrire ai nostri clienti prodotti e servizi all'avanguardia. Questo nuovo terminal avveniristico sarà dunque non solo l'espressione migliore del made in Italy, ma anche del successo delle nostre strategie aziendali».

Redazione Seareporter.it



TeleBorsa

Focus

New York: brillante l'andamento di Royal Caribbean Cruises

(Teleborsa) - Scambia in profit la seconda più grande compagnia di crociere al mondo , che lievita del 3,29%. Comparando l' andamento del titolo con il World Luxury Index , su base settimanale, si nota che Royal Caribbean Cruises mantiene forza relativa positiva in confronto con l' indice, dimostrando un maggior apprezzamento da parte degli investitori rispetto all' indice stesso (performance settimanale -6,83%, rispetto a -8,97% dell' indice mondiale dei titoli del lusso). La situazione di medio periodo di Royal Caribbean Cruises resta tendenzialmente ribassista. Tuttavia, esaminando il grafico a breve, sarebbe lecito iniziare a dubitare della possibilità della fase ribassista di estendere. E' atteso dunque un miglioramento verso l' alto della curva che incontra il primo ostacolo a 72,12 USD. Supporto visto a quota 67,33. Ulteriori spunti rialzisti favoriscono un nuovo target stimato verosimilmente in area 76,91.

Giovedì 10 Marzo 2022, ore 18:42 accedi | registrati | segui
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 / New York: brillante l'andamento di Royal Caribbean Cruises
New York: brillante l'andamento di Royal Caribbean Cruises
 commenti • altre news • Migliori e peggiori Titoli del Mercato 10 marzo 2022 - 18:52
 (Teleborsa) - Scambia in profit la seconda più grande compagnia di crociere al mondo, che lievita del 3,29%.
 Comparando l'andamento del titolo con il World Luxury Index, su base settimanale, si nota che Royal Caribbean Cruises mantiene forza relativa positiva in confronto con l'indice, dimostrando un maggior apprezzamento da parte degli investitori rispetto all'indice stesso (performance settimanale -6,83%, rispetto a -8,97% dell'indice mondiale dei titoli del lusso).
 La situazione di medio periodo di Royal Caribbean Cruises resta tendenzialmente ribassista. Tuttavia, esaminando il grafico a breve, sarebbe lecito iniziare a dubitare della possibilità della fase ribassista di estendere. E' atteso dunque un miglioramento verso l'alto della curva che incontra il primo ostacolo a 72,12 USD. Supporto visto a quota 67,33. Ulteriori spunti rialzisti favoriscono un nuovo target stimato verosimilmente in area 76,91.
 La situazione di medio periodo di Royal Caribbean Cruises resta tendenzialmente ribassista. Tuttavia, esaminando il grafico a breve, sarebbe lecito iniziare a dubitare della possibilità della fase ribassista di estendere. E' atteso dunque un miglioramento verso l'alto della curva che incontra il primo ostacolo a 72,12 USD. Supporto visto a quota 67,33. Ulteriori spunti rialzisti favoriscono un nuovo target stimato verosimilmente in area 76,91.

Economia

RFI, Terminali Italia ottiene l' autorizzazione AEO

(Teleborsa) - Più velocità e maggiore semplificazione nella movimentazione dei beni in arrivo e partenza dagli scali merci e incremento dell' intermodalità nave/treno/gomma grazie a una specifica cooperazione con le autorità doganali. Sono i principali vantaggi dell' autorizzazione AEO (Authorized Economic Operator) che l' ufficio di Modena dell' Agenzia delle Accise Dogane e Monopoli ha rilasciato a Terminali Italia , la società di Rete Ferroviaria Italiana che si occupa della gestione integrata dei servizi terminalistici (carico e scarico di casse mobili, container, semirimorchi e manovra dei treni) negli scali intermodali di RFI. Con questa autorizzazione, la prima rilasciata a una società pubblica del settore, viene attestato che Terminali Italia soddisfa tutti i requisiti di affidabilità amministrativa, finanziaria e doganale nonché gli standard di sicurezza per la movimentazione delle merci da e verso l' estero, in linea con le normative comunitarie che regolano i rapporti tra i soggetti privati e le autorità incaricate del controllo negli scambi internazionali. "L' autorizzazione AEO consentirà di velocizzare i flussi import ed export e di snellire i processi di sdoganamento. Un traguardo importante per offrire maggiore attrattività ai traffici del network con l' obiettivo di incrementare e promuovere l' intermodalità tra trasporto navale, ferroviario e su gomma", ha dichiarato Giuseppe Acquaro , Amministratore Delegato di Terminali Italia. Il primo terminal a beneficiare della AEO è Marzaglia (Modena) che, avendo già ottenuto l' autorizzazione al "magazzino di temporanea custodia", potrà avviare l' iter per l' attivazione di un Fast Corridor tra il porto di La Spezia e lo scalo modenese. Un corridoio ferroviario che consentirà di inviare i treni merci senza l' emissione di documenti doganali di transito. Lo scalo merci Marzaglia di proprietà RFI, realizzato con un investimento di 110 milioni di euro , dispone di 7 binari di cui 3 attivati a fine 2018, 2 operativi da novembre 2020 e 2 in funzione dalla primavera del 2021. Nello scalo sono presenti 2 gru a portale, 7 gru semoventi (erano 3 a inizio 2021) e 2 locomotori di manovra. Complessivamente l' area si estende per 210.000 mq , di cui 30.000 mq per la manutenzione e la riparazione container, compresa l' officina e l' impianto di lavaggio a circuito chiuso di ultima generazione. Nel 2018 è stata completata anche la stazione Marzaglia sulla linea convenzionale Bologna-Piacenza, riservata esclusivamente al traffico dei treni merci e dotata di 6 binari per consentire ai convogli di raggiungere agevolmente lo scalo. Nel 2021 sono stati movimentati 1.492 treni (30 nel 2020) e 59.480 container (1.045 nel 2020) per un totale di quasi 70 mila TEU (twenty-foot equivalent unit). Per il 2022 è previsto un ulteriore graduale aumento dei collegamenti da e per i principali porti italiani e terminal inland, con l' obiettivo di raggiungere 98 treni settimanali (49 coppie) entro il primo semestre dell' anno. A servirsi del terminal sono, in particolare, due imprese ferroviarie con treni da e per La Spezia, Livorno, Genova e Ravenna.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Azioni Milano' and a search bar. Below that, a menu includes 'NOTIZIE', 'QUOTAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENDA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICA', 'STRUMENTI', and 'GUIDE'. The main content area features a news article with the headline 'RFI, Terminali Italia ottiene l' autorizzazione AEO'. The article includes a sub-headline 'Economia - 10 marzo 2022 - 17:40' and a small image of a train yard. The text of the article is partially visible, matching the main text on the page. On the right side, there are social media sharing icons for Facebook and Twitter, and a sidebar with 'Mondadori, gli' and 'NFE chiede an'.

TeleBorsa

Focus

Oggi le risorse di Terminali Italia impegnate nello scalo sono 24, fra gruisti, operatori di sala, addetti alla manovra (erano 16 nel 2020). Sono in programma ulteriori assunzioni.

TeleBorsa

Focus

CDP e Intesa Sanpaolo con SACE e SIMEST sostengono Fincantieri per terminal crocieristico nel Nord America

(Teleborsa) - All' insegna della valorizzazione del Made in Italy nel mondo, Cassa Depositi e Prestiti e Intesa Sanpaolo insieme a SACE e SIMEST sostengono Fincantieri per la realizzazione del più grande terminal crocieristico degli Stati Uniti . È stato inaugurato oggi, infatti, il cantiere del porto di Miami , uno dei più importanti su scala internazionale. Nell' ottica del rilievo strategico del progetto per l' economia italiana e del supporto all' export , CDP e Intesa Sanpaolo hanno strutturato un finanziamento di 350 milioni di euro in favore di MSC , che consentirà a Fincantieri di realizzare l' infrastruttura. Il progetto è garantito da SACE e ha visto l' intervento anche di SIMEST per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi . Fincantieri, attraverso la propria controllata Fincantieri Infrastructure , progetterà e realizzerà per MSC Crocier e, terzo brand crocieristico al mondo di proprietà del Gruppo MSC, un nuovo terminal e le annesse strutture per il molo , uffici e parcheggi nella parte est del porto situato nella Biscayne Bay a Miami entro la fine del 2023. L' infrastruttura è stata commissionata da MSC al Gruppo Fincantieri, che la realizzerà seguendo i criteri previsti dai Green Building Rating Systems (GBRS) , un sistema di rating per lo sviluppo di un' edilizia eco-compatibile. Il progetto avrà una elevata percentuale di efficienza energetica attraverso l' utilizzo di materiali ecosostenibili e tecnologie innovative di progettazione e costruzione, limitando da un lato l' impatto sull' ambiente, così come sulla salute e il benessere dei passeggeri, e riducendo al contempo i costi operativi. Il Terminal permetterà l' attracco contemporaneo di tre navi da crociera MSC, movimentando fino a 36mila passeggeri al giorno. "Questa operazione si inserisce nel più ampio programma delineato dal nuovo Piano Strategico di CDP per lo sviluppo delle eccellenze del Paese - ha affermato Massimo Di Carlo, Chief Business Officer e Vice Direttore Generale di CDP - La realizzazione di questo progetto, in sinergia con il sistema bancario e gli altri partner, rappresenta un esempio virtuoso di sviluppo infrastrutturale all' insegna di sostenibilità e innovazione". "Con questa operazione - dichiara Dario Liguti, Chief Underwriting Officer di SACE - SACE conferma il costante impegno a supporto dei piani di crescita delle imprese italiane nel mondo. Siamo lieti di aver supportato Fincantieri, eccellenza italiana e primo gruppo in Europa nel settore della cantieristica navale, nella penetrazione di un mercato così importante come gli Stati Uniti per la realizzazione di un' opera infrastrutturale importante, favorendo anche l' ampliamento dell' ambito di collaborazione tra Fincantieri e MSC. Questo ambizioso progetto è volto anche a sostenere e rilanciare il settore crocieristico, altamente strategico per l' economia italiana, ma duramente colpito dalla crisi pandemica". "L' intervento a supporto del finanziamento di un' opera infrastrutturale di rilievo strategico per il gruppo Fincantieri e per il settore della cantieristica,

Economia | Trasporti

CDP e Intesa Sanpaolo con SACE e SIMEST sostengono Fincantieri per terminal crocieristico nel Nord America

Da Intesa Sanpaolo e CDP finanziamento da 350 milioni in favore di MSC Crociera, garantito da SACE e con il contributo di SIMEST, che permetterà a Fincantieri di lavorare all'espansione del porto di Miami

10 marzo 2022 - 19:18

(Teleborsa) - All'insegna della valorizzazione del Made in Italy nel mondo, Cassa Depositi e Prestiti e Intesa Sanpaolo insieme a SACE e SIMEST sostengono Fincantieri per la realizzazione del più grande terminal crocieristico degli Stati Uniti. È stato inaugurato oggi, infatti, il cantiere del porto di Miami, uno dei più importanti su scala internazionale.

Nell'ottica del rilievo strategico del progetto per l'economia italiana e del supporto all'export, CDP e Intesa Sanpaolo hanno strutturato un finanziamento di 350 milioni di euro in favore di MSC, che consentirà a Fincantieri di realizzare l'infrastruttura. Il progetto è garantito da SACE e ha visto l'intervento anche di SIMEST per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi.

Fincantieri, attraverso la propria controllata Fincantieri Infrastructure, progetterà e realizzerà per MSC Crociera, terzo brand crocieristico al mondo di proprietà del Gruppo MSC, un nuovo terminal e le annesse strutture per il molo, uffici e parcheggi nella parte est del porto situato nella Biscayne Bay a Miami entro la fine del 2023.

L'infrastruttura è stata commissionata da MSC al Gruppo Fincantieri, che la realizzerà seguendo i criteri previsti dai Green Building Rating Systems (GBRS), un sistema di rating per lo sviluppo di un'edilizia eco-compatibile. Il progetto avrà una elevata percentuale di efficienza energetica attraverso l'utilizzo di materiali ecosostenibili e tecnologie innovative di progettazione e costruzione, limitando da un lato l'impatto sull'ambiente, così come sulla salute e il benessere dei passeggeri, e riducendo al contempo i costi operativi.

TeleBorsa

Focus

in un' area geografica chiave quale quella nord americana, - dichiara Carolina Lonetti, Head of Export Finance & Internationalization di SIMEST - è a conferma dell' impegno costante di SIMEST a sostegno del successo del Made in Italy nel mondo, da sempre punto di riferimento per la nostra mission". "Il progetto è un esempio significativo di come due eccellenze quali Fincantieri e MSC possano collaborare per lo sviluppo di importanti opere infrastrutturali a livello internazionale - sottolinea Richard Zatta, Responsabile Global Corporate della Divisione Imi Corporate & Investment Banking di Intesa Sanpaolo - Il Gruppo Intesa Sanpaolo da sempre accompagna e supporta le realtà imprenditoriali nei propri piani di crescita, garantendo particolare attenzione e sostegno alle operazioni che possano coniugare sostenibilità ambientale e sviluppo infrastrutturale".

Lloyd' s Register, Massa alla guida del commerciale Sud Europa

Paolo Massa è il nuovo responsabile commerciale per il Sud Europa del Lloyd's Register (Lr). Massa arriva al Lr dopo aver ricoperto ruoli all'interno di Wartsila e Ecospray Technologies e sostituisce Anthi Miliou

Paolo Massa è il nuovo responsabile commerciale per il Sud Europa del Lloyd' s Register (Lr). Massa arriva al Lr dopo aver ricoperto ruoli all' interno di Wartsila e Ecospray Technologies e sostituisce Anthi Miliou, che comunque resta in azienda col nuovo ruolo di responsabile vendite In Service. Massa lavorerà da Genova, un' area di interesse strategico per il Lr, dove l' azienda conta di espandersi, anche alla luce dello status di Organizzazione riconosciuta ottenuto a maggio 2019 dal ministero delle Infrastrutture. Massa avrà la responsabilità di tutti i paesi del Sud Europa: Italia, Grecia, Spagna, Francia, Turchia, Israele e Cipro. Nel suo ruolo di responsabile commerciale Massa farà leva sulle sue capacità per lavorare col portafoglio clienti del Lr e creare nuove opportunità di business, supportando i soggetti interessati nell' affrontare le molte sfide che il settore marittimo sta vivendo. La profonda conoscenza del mercato regionale, maturata attraverso molti anni di lavoro con ruoli di crescente responsabilità, è un grande valore aggiunto che Massa porta in dote al Lr. Nel dare il benvenuto a Massa, il manager della regione Sud Europa del Lr, Theodosis Statamellos, ha commentato: 'Anche quest' ultima nomina conferma il nostro impegno nello sviluppare un' offerta molto diversificata per il settore marittimo nella regione. Sono certo che Paolo sarà un consulente molto autorevole e un punto di riferimento per tutta la comunità marittima italiana. Il Lr investe continuamente in persone, tecnologie e nuovi servizi per venire incontro alle esigenze dei propri clienti'. Paolo Massa ha aggiunto: 'Sono entusiasta di entrare nel Lr e ricoprire questo ruolo con una responsabilità così ampia. Non vedo l' ora di contribuire alla crescita del Lr nella regione e lavorare con colleghi e clienti in questo periodo di cambiamenti così importanti per tutto il settore marittimo'.

LA STAMPA

EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ENG

The Medi Telegraph
Shipping & Maritime Transport

Mercati > Normativa, direttive, diritto marittimo >

Lloyd's Register, Massa alla guida del commerciale Sud Europa

Paolo Massa è il nuovo responsabile commerciale per il Sud Europa del Lloyd's Register (Lr). Massa arriva al Lr dopo aver ricoperto ruoli all'interno di Wartsila e Ecospray Technologies e sostituisce Anthi Miliou.

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

Bolkestein, le marine vanno a gara

Confindustria Nautica dice no all'estensione a porti e approdi della Bolkestein, la direttiva europea che impone la messa a gara delle concessioni demaniali. La mossa del governo è contenuta in un emendamento depositato al disegno di legge sulla Concorrenza

Confindustria Nautica dice no all'estensione a porti e approdi della Bolkestein, la direttiva europea che impone la messa a gara delle concessioni demaniali. La mossa del governo è contenuta in un emendamento depositato al disegno di legge sulla Concorrenza. In audizione al Senato l'associazione ha espresso preoccupazione per l'impatto che le nuove regole, pensate per i servizi, avrebbero sulla nautica: il nuovo sistema di assegnazione delle concessioni non prevede un regime di reciprocità con gli altri Paesi dell'Unione europea «che non applicano al settore la Bolkestein, scritta per le gare di servizi pubblici come mense scolastiche e trasporti». Quindi, un imprenditore europeo potrà fare concorrenza a uno italiano, non viceversa: «L'estensione di queste regole avviene - commenta il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi - in contrasto con quanto previsto dal diritto Ue: la Bolkestein esclude l'applicazione ai porti. Non siamo contrari a nuove regole, ma chiediamo di non applicare le norme pensate per le gare di affidamento dei servizi pubblici direttamente alla concessione di beni». Cosa significa? «L'esito negativo di una gara - spiegano da Confindustria Nautica - nel caso di servizi pubblici vuol dire la perdita di un solo cliente». L'azienda per esempio perde la mensa di una scuola, non tutto il business. «Nel caso di una concessione di un bene demaniale invece significa perdere azienda, investimenti, immobili costruiti, personale formato, clienti». Ancora: l'emendamento applica in automatico a porti e approdi le norme previste per le spiagge, come assicurare accessi liberi per la balneazione che però «in un approdo è vietata per ovvie ragioni di sicurezza». Poi c'è il riconoscimento economico dovuto al concessionario uscente: «Trattandosi di beni da lui costruiti - sottolineano da Confindustria Nautica - deve essere commisurato al valore commerciale dell'azienda, non all'avviamento. Altrimenti l'incameramento dei beni da parte dello Stato si trasforma in un esproprio». Infine, la mancata distinzione tra gara e procedura di evidenza pubblica: «La seconda implica la scelta del vincitore del bando tramite giudizio, la prima con punteggio aritmetico. In una gara vincerà sempre il soggetto, magari multinazionale, che può promettere piani milionari senza che questi vengano poi verificati. In una procedura a evidenza pubblica, davanti a una commissione il soggetto più piccolo avrebbe delle chance: magari promette meno, ma ha vera esperienza nel settore».

LA STAMPA

EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ENG

The Medi Telegraph
Shipping & Yachting Transport

Shipping > Yachting >

Bolkestein, le marine vanno a gara

Confindustria Nautica dice no all'estensione a porti e approdi della Bolkestein, la direttiva europea che impone la messa a gara delle concessioni demaniali. La mossa del governo è contenuta in un emendamento depositato al disegno di legge sulla Concorrenza

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

«La sfida delle rinnovabili entri nei porti» / INTERVISTA

Alessandro Migliorini, genovese, è a capo di European Energy Italia, società dalla quale Iren ha acquistato parchi fotovoltaici per 121,5 megawatt di capacità installata. European Energy sviluppa, finanzia, costruisce e gestisce parchi eolici e solari nel mondo. In Italia avete avviato l'attività nel 2018.

Alessandro Migliorini, genovese, è a capo di European Energy Italia, società dalla quale Iren ha acquistato parchi fotovoltaici per 121,5 megawatt di capacità installata. European Energy sviluppa, finanzia, costruisce e gestisce parchi eolici e solari nel mondo. In Italia avete avviato l'attività nel 2018. Primo bilancio? «Non è semplice lavorare qui. Prima i permessi venivano rilasciati dalle Regioni. Dopo il decreto Semplificazioni, a dispetto del nome hanno sdoppiato il processo autorizzativo: le Valutazioni di impatto ambientale (Via) spettano al governo, ma tutto il resto è rimasto di competenza degli enti locali».

Quanto tempo assorbe l'iter autorizzativo dei vostri progetti? «Tre anni, in media. Una volta ottenuta l'autorizzazione si resta però esposti ai ricorsi degli enti, che pure hanno partecipato alla conferenza dei servizi ma che entro quattro mesi possono fare ricorso - e di solito lo fanno. Tutti i nostri progetti sono stati impugnati. Di fatto, un progetto resta sospeso per cinque o sei anni». Malgrado le difficoltà, European Energy in Italia ha progetti per un miliardo di investimenti. Per quale ragione? «La natura del Paese offre potenzialità enormi. Un po' perché siamo in ritardo rispetto ai Paesi nordici e c'

è un gap da colmare, ma l'elemento principe è il valore di irraggiamento, che è del 70-80% più alto rispetto al Nord Europa. Il valore di irraggiamento determina la sostenibilità dell'investimento. Si sta definendo la necessità dell'Italia di crearsi una sorta di autonomia energetica: un Paese che importa il 77% del fabbisogno energetico dall'estero va incontro a difficoltà, com'è noto». L'aumento dei costi delle materie prime ha inciso sulle vostre scelte? «I costi di realizzazione degli impianti sono aumentati, i margini si sono ridotti: in Paesi con irraggiamento basso gli investimenti non sono sostenuti dalle performance degli impianti. Poiché i modelli di business del nostro settore non si basano più su schemi incentivanti statali, bensì su prezzi di mercato, l'aumento delle materie prime ha fatto dell'Italia un Paese in cui investire conviene grazie a un irraggiamento alto che garantisce performance alte. L'Italia per noi rappresenta uno dei mercati principali a livello mondiale». Vede opportunità nei porti italiani? A Genova? «I porti sono una grande opportunità per questo tipo di applicazioni. In Danimarca stiamo iniziando a sperimentare sia tecnologie tradizionali come l'eolico, sia nuove tecnologie come il biometanolo. Abbiamo sottoscritto un'intesa con Maersk per produrre biometanolo per le navi mercantili. A Genova andrebbe fatto un progetto integrato dove utilizzare, oltre alle aree portuali su terra, anche lo specchio acqueo per applicazioni di fotovoltaico flottante utilizzabili dalle utenze del porto o

The screenshot shows the top part of the article page on 'The Medi Telegraph' website. At the top, there is a navigation bar with 'LASTampa' and links for 'EVENTI', 'BLOG', 'AUDIO & VIDEO', and 'ARCHIVIO'. Below this is the website logo and a breadcrumb trail: 'Trasporti > Porti >'. The article title '«La sfida delle rinnovabili entri nei porti» / INTERVISTA' is displayed, followed by a short introductory paragraph. A large blue 'Informativa' (Cookie Consent) banner is overlaid on the page, containing text about cookies and user preferences, with buttons for 'Scegli e personalizza' and 'Accetta'.

The Medi Telegraph

Focus

per fare idrogeno verde». La manutenzione del fotovoltaico flottante è complessa: come si gestisce? «Sono strutture specifiche fatte per questo tipo di ambienti. Serve però una manutenzione capillare perché la salinità determina problemi. Perciò sono scettico quando vedo questo tipo di interventi fatti dal pubblico o con fondi pubblici. Se l'investimento viene fatto da un privato c'è maggior interesse a mantenere gli asset perfettamente funzionanti, a fronte di un business plan di ritorno dell'investimento». Quanto valgono le rinnovabili in Italia? «Sei o sette miliardi di investimenti annui, da qui al 2030». Batterie. Pensa che l'Italia possa esprimere una filiera in questo settore? «È una delle strade che stiamo guardando. L'Italia ha enormi potenzialità in termini di creazione di una filiera per l'accumulo: ha eccellenze nel campo della tecnologia solare, della carpenteria, degli inverter».

Miami, Fincantieri ha iniziato la costruzione del terminal crociere Msc: sarà il più grande degli Usa

L'opera prevede un investimento di 350 milioni di euro; il finanziamento dell'operazione è stato emesso da Intesa Sanpaolo e Cdp a favore di Msc.

Miami - E' iniziata oggi a Miami, con la posa della prima pietra, la costruzione del nuovo Terminal di Msc Crociere. L'opera, realizzata da Fincantieri Infrastructure, sarà il terminal più grande e all'avanguardia degli Stati Uniti, nonché uno dei principali su scala internazionale, e potrà ospitare contemporaneamente fino a tre navi di nuova generazione e a ridotto impatto ambientale, come le future navi a gas naturale liquefatto (Gnl) di Msc Crociere destinate ad entrare in servizio nei prossimi mesi, movimentando fino a 36.000 passeggeri al giorno. L'opera prevede un investimento di 350 milioni di euro; il finanziamento dell'operazione è stato emesso da Intesa Sanpaolo e Cdp a favore di Msc. Il prestito è garantito da Sace, con il contributo di Simest per la stabilizzazione del tasso e il contributo in conto interessi. Pierfrancesco Vago, Executive Chairman Msc Cruises, ha dichiarato: "Questa iniziativa rappresenta un'ulteriore importante tappa della collaborazione proficua e di lunga data tra Msc e Fincantieri. Siamo partner - insieme ad altri primari attori economici del "Sistema Italia" come IntesaSanpaolo, CDP, Sace e Simest - di un progetto che rende onore al "saper fare" e alle capacità ingegneristiche italiane nel mondo, chiamate a cimentarsi sul mercato crocieristico americano. Sarà il terminal più grande e tecnologicamente avanzato degli Stati Uniti, nuovo punto di riferimento del settore, nonché uno degli investimenti più significativi fatti a Miami. E consentirà alla nostra compagnia di rafforzarsi e di crescere ulteriormente nel mercato crocieristico più importante e competitivo al mondo". Giuseppe Bono, amministratore delegato Fincantieri, ha dichiarato: "L'avvio dei lavori per questa grande opera è il coronamento di quanto fatto negli ultimi anni dal nostro gruppo. Siamo stati capaci di consolidare ulteriormente il rapporto con Msc, basato su innovazione e costante miglioramento, e in parallelo abbiamo intrapreso iniziative di business che ci hanno permesso l'allargamento delle nostre competenze anche per offrire ai nostri clienti prodotti e servizi all'avanguardia. Questo nuovo terminal avveniristico sarà dunque non solo l'espressione migliore del made in Italy, ma anche del successo delle nostre strategie aziendali".

LA STAMPA

EVENTI BLOG AUDIO & VIDEO ARCHIVIO ING

The Medi Telegraph
Shipping & Terminal Transport

Shipping > Amatori >

Miami, Fincantieri ha iniziato la costruzione del terminal crociere Msc: sarà il più grande degli Usa

L'opera prevede un investimento di 350 milioni di euro; il finanziamento dell'operazione è stato emesso da Intesa Sanpaolo e Cdp a favore di Msc.

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