



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 24 marzo 2022**



Prime Pagine

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

Primo Piano

23/03/2022	Corriere Marittimo Decesso porto di Taranto - Assoporti: "Cordoglio e amarezza, su sicurezza e salute non si transige"	25
------------	--	----

23/03/2022	Port News	<i>di Redazione</i>	26
<hr/>			
23/03/2022	Primo Magazine		27
<hr/>			
Assoporti, cordoglio e amarezza per il decesso di un operaio nel porto di Taranto			

Venezia

23/03/2022	Ansa		28
<hr/>			
Pnrr: 21,7 mln al sistema portuale Adriatico settentrionale			
23/03/2022	AskaneWS		29
<hr/>			
Pnrr, Porti Venezia Chioggia: da Mite 21,7 mln euro Green ports			
23/03/2022	FerPress		30
<hr/>			
AdSP adriatico settentrionale: dal MITE 21,7 mln per progetti efficientamento energetico			
23/03/2022	Il Nautilus		31
<hr/>			
PNRR - GREEN PORTS, DAL MITE 21.7 MILIONI DI EURO ALL' ADSP MAS PER NOVE PROGETTI DI EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI			
23/03/2022	Informatore Navale		32
<hr/>			
ADSP MAS: PNRR - GREEN PORTS, DAL MITE 21.7 MILIONI DI EURO PER 9 PROGETTI			
23/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	33
<hr/>			
I porti italiani e l'impegno green			
23/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	34
<hr/>			
PNRR-Green Ports, l' AdSP MAS si è aggiudicata 21.7 milioni di euro di finanziamenti			
23/03/2022	Shipping Italy		35
<hr/>			
Con i fondi Green Ports al terminal Multiservice di Marghera arriverà il cold ironing			

Genova, Voltri

23/03/2022	Ansa		36
<hr/>			
Torre piloti bis: scontro pg-giudici su ispezione in porto			
23/03/2022	Genova Today		37
<hr/>			
Torre piloti bis, caos in aula e tensione tra procuratore e giudici			
23/03/2022	Informazioni Marittime		38
<hr/>			
Guerra, Russia e sanzioni. Il webinar dei Giovani di Confitarma			
23/03/2022	Informazioni Marittime		40
<hr/>			
Genova, Venezia e La Spezia preferiti per l' export. Almeno al Nord			
23/03/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	41
<hr/>			
Caso depositi chimici a Genova, Gariglio e Pellicani (Pd): "Audizione urgente con Signorini"			
23/03/2022	The Medi Telegraph		42
<hr/>			
Porto di Genova, per i Depositi lavori fino al 2030			

La Spezia

23/03/2022	Shipping Italy		44
<hr/>			
Nuovo record con quasi 10.500 Teu imbarcati e sbarcati a Spezia in una singola toccata nave			

Ravenna

23/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	47
Ravenna: il progetto PASSport in finale IAPH sustainability Awards			
23/03/2022	Ravenna Today		48
Incidente mortale al porto di Taranto: a Ravenna le navi suonano le sirene a lutto			
23/03/2022	Ravenna24Ore.it	<i>vorlandi</i>	49
Sciopero di un' ora al porto, alle 12 suoneranno le sirene delle navi ormeggiate			
23/03/2022	Ravenna24Ore.it	<i>Luca Bolognesi</i>	50
L' Autorità Portuale di Ravenna finalista del IAPH Sustainability Award 2022 con il Progetto PASSport -			
23/03/2022	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	51
Incidente mortale al Porto di Taranto: un' ora di sciopero nazionale, anche a Ravenna			
23/03/2022	RavennaNotizie.it	<i>Redazione</i>	52
Autorità Portuale di Ravenna finalista del IAPH Sustainability Awards 2022 con il Progetto PASSport			
23/03/2022	ravennawebtv.it	<i>Redazione</i>	53
Oggi sciopero di un' ora nel porto di Ravenna			

Marina di Carrara

23/03/2022	Il Nautilus		54
Il presidente ucraino Zelenskiy esorta l' Italia a sequestrare lo yacht misterioso			

Livorno

23/03/2022	Agenparl		56
FINCANTIERI INFRASTRUCTURE CON SOCIETÀ ITALIA DRAGAGGI, SALES E FINCOSIT PER AMPLIARE IL PORTO DI LIVORNO			
23/03/2022	Ansa		57
Porti: Livorno; firmato il contratto per le opere a mare della Darsena Europa			
23/03/2022	Ansa		58
Fincantieri: con RTI realizzerà ampliamento porto Livorno			
23/03/2022	Corriere Marittimo		59
"Competitività, ripresa, resilienza e sostenibilità - Le iniziative per il porto di Livorno" - Propeller Club Livorno			
23/03/2022	Informazioni Marittime		60
Darsena Europa di Livorno: firmato il contratto per le opere marittime di difesa			
23/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	62
Giornata storica per il porto di Livorno			
23/03/2022	Port News	<i>di Redazione</i>	64
Darsena Europa, c' è la firma del contratto			

23/03/2022	Regione Toscana		67
Porto di Livorno, Giani sui dragaggi in vista della darsena Europa: "E' un segno di rinascita" - Toscana Notizie			
23/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	68
Fincantieri con Raggruppamento Temporaneo di Imprese realizzerà l' ampliamento del porto di Livorno			
23/03/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i>	69
Piattaforma Europa Livorno, anche Fincantieri in campo			
23/03/2022	Shipping Italy		70
Firmato il contratto per dare avvio al cantiere della Piattaforma Europa di Livorno			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/03/2022	Il Pescara		72
Al porto di Pescara il fango supera il livello del fiume: "Impossibile fare le manovre"			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/03/2022	CivOnline		73
Civitavecchia-Cagliari: il collegamento affidato di nuovo a Grimaldi			
23/03/2022	Corriere Marittimo		74
Grimaldi si aggiudica nuovamente la rotta marittima Civitavecchia-Arbatax-Cagliari			
23/03/2022	Shipping Italy		75
Rimorchio portuale: al via la gara a Bari, a Gaeta fissati importi e condizioni			

Napoli

23/03/2022	Napoli Village		76
Giornata del mare e della cultura marina, domani conferenza al consiglio regionale della Campania			

Salerno

23/03/2022	Salerno Today		77
Carri armati dell' Esercito nel porto di Salerno: ecco il video			

Brindisi

23/03/2022	Brindisi Report		78
Torna il mercatino per i crocieristi: 20 postazioni sul lungomare			
23/03/2022	Brindisi Report		79
Polo energetico, il Consiglio comunale compatto sulla proposta Cinque Stelle			

Taranto

23/03/2022 **Ansa** 82
Operaio muore in porto Taranto: sciopero e suono sirene

Olbia Golfo Aranci

23/03/2022 **Ship Mag** *Giovanni Roberti* 83
Solinas chiede a Giovannini l' istituzione dell' AdSP del Nord Sardegna

Cagliari

23/03/2022 **Sardinia Post** 84
Energia, nuovo no del sindaco di Portovesme alla nave gasiera

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

23/03/2022 **Blog Sicilia** *Redazione* 86
Ponte sullo Stretto, "Rfi ha comunicato date avvio lavori"

23/03/2022 **quotidianodisicilia.it** *web-la* 88
Ponte sullo Stretto, arriva la svolta: "C' è il calendario dei lavori"

23/03/2022 **Shipping Italy** 89
Nuovo Marebonus regionale per gli autotrasportatori siciliani

23/03/2022 **Stretto Web** 90
Reggio Calabria, riprende il consiglio congiunto dopo la sospensione: lite per gli emendamenti Cannizzaro su porto e aeroporto, documento sulla mobilità a rischio | LIVE

Focus

23/03/2022 **Ansa** 91
Expo Dubai: Carfagna, Italia vuole rafforzare cooperazione lora

23/03/2022 **Ansa** 92
F1:Msc Crociere sbarca nel Circus, sarà Global Partner per 2022

23/03/2022 **Corriere Marittimo** *Lucia Nappi* 93
INTERVISTA/ Sisto (Confitarma): "Sostenibilità flotte, abbiamo fatto tanto ma occorre essere aiutati"

23/03/2022 **Il Nautilus** 95
EVENTO 'INTERPORTI AL CENTRO' L' 8 APRILE

23/03/2022 **Il Nautilus** 97
PRYSMIAN GROUP PRESENTA UN PIANO DI INVESTIMENTO DA 1 MILIARDO DI EURO INSIEME ALLA NAVE POSACAVI PIÙ GRANDE AL MONDO

23/03/2022	Il Nautilus	99
USA: L' Ocean Shipping Reform Act approvato dalla Commissione per il Commercio del Senato		
23/03/2022	Il Nautilus	101
SANZIONI USA E UE IN RISPOSTA ALLA CRISI RUSSIAUCRAINA. L' IMPATTO SUL SETTORE MARITTIMO		
24/03/2022	Il Sole 24 Ore Pagina 22	103
Cozzi (lea): «Aree d' innovazione e hub per ridurre trasporto e costi»		
23/03/2022	Ildenaro.it	105
Alis-Veronafiere, una partnership vincente. Successo per Letexpo, la prima fiera sulla logistica sostenibile		
23/03/2022	Informare	106
La giapponese ONE annuncia investimenti per oltre 20 miliardi di dollari da qui al 2030		
23/03/2022	Informare	107
P&O Ferries replica al governo: sì, abbiamo fatto 'scortare' gli equipaggi fuori dalle navi, ma tutto è avvenuto a termini di legge		
23/03/2022	Informare	109
Il Senato USA ha approvato le norme sul trasporto marittimo aversate dal World Shipping Council		
23/03/2022	Informatore Navale	110
CONFITARMA: SANZIONI USA E UE IN RISPOSTA ALLA CRISI RUSSIA UCRAINA, L'IMPATTO SUL SETTORE MARITTIMO		
23/03/2022	Informatore Navale	112
PRYSMIAN GROUP PRESENTA UN PIANO DI INVESTIMENTO DA 1 MILIARDO DI EURO INSIEME ALLA NAVE POSACAVI PIÙ GRANDE AL MONDO		
23/03/2022	Informazioni Marittime	114
Carnival recupera (poco) nel primo trimestre d' esercizio 2022		
23/03/2022	Informazioni Marittime	115
Prysmian investe 80 milioni nel polo di Napoli		
23/03/2022	Padova Oggi	117
"Interporti al centro", Gasparato: «Analizzeremo i nuovi scenari della logistica causati da guerra e pandemia»		
23/03/2022	Primo Magazine	119
Il Consiglio Confitarma avvia il rinnovo della Presidenza		
23/03/2022	Ship Mag	120
Fincantieri respinge la crisi: utile a 22 milioni. "Nel 2022 possibile ritorno del dividendo"		
23/03/2022	Shipping Italy	121
La flotta Prysmian si è arricchita di una barge appena acquistata e sottoposta ad upgrade		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

K2 WINTER
The impossible is made possible.
Nimrod Purja
SCARPA

La raccolta fondi Corriere-TgLa7
«Un aiuto subito», 3 milioni destinati alla Croce Rossa
di **Alessio Ribaudò**
a pagina 18

Domani gratis
Vicini al popolo ucraino: in regalo la spilla giallo-blu in edicola con 7 la clip con i colori della bandiera e oggi in omaggio il nuovo inserto sul conflitto

SCARPA
ROBINE™ THE ALPINE ACCELERATOR.

LA GUERRA IN EUROPA

Lo spettro delle armi chimiche

Kiev: usano bombe al fosforo. Biden: minaccia reale. E oggi arriva a Bruxelles. Draghi: spesa militare al 2% del Pil

IL DIRITTO SMARRITO

di **Sabino Cassese**

Settantasette anni dopo la fine della Seconda guerra mondiale, una nuova guerra è scoppiata in Europa. Chi è nato prima della metà del secolo scorso ricorda le notti trascorse nei rifugi e la vita da sfollati. Dunque, quell'esperienza non ha insegnato nulla? La tanto elogiata globalizzazione non ha eroso il potere degli Stati e sono ancora questi ultimi a dettare legge? La rete di poteri ultrastatali costruita faticosamente in tutti questi anni è inefficace?

continua a pagina 28



Gli infermieri si prendono cura di un bambino in una stanza protetta dai sacchi di sabbia all'ospedale pediatrico clinico regionale di Zaporizhzhia

di **Andrea Marinelli** e **Giuseppe Sarcina**

La Russia potrebbe aver usato armi chimiche in Ucraina. «Bombe al fosforo» accusa Kiev, e per gli Usa «è una minaccia reale». Oggi Biden sarà a Bruxelles. Draghi: aumentare la spesa militare. da pagina 2 a pagina 21

IL DISSENSO DI CHUBAIS

Le prime crepe al Cremlino: l'invio dello zar lascia Mosca

di **Fabrizio Dragosel**

Anatolij Chubais, l'ex difeso del presidente Boris Eltsin, ha deciso di lasciare il suo posto come rappresentante di Vladimir Putin. E anche di andare via dalla Russia. Le sue dimissioni potrebbero aprire la strada ad altre illustri defezioni nel campo dei putiniani.

a pagina 12

SE FINISCE IL LETARGO

di **Federico Rampini**

Al suo arrivo a Bruxelles per i tre vertici Nato, Usa-Ue, G7, Biden trova un'Europa sgomenta per la tragedia ucraina, ma politicamente più matura. In un mese di bombardamenti russi hanno seminato morte; hanno anche polverizzato l'illusione che l'Unione europea possa essere l'unica «superpotenza erboriva» della storia umana. Con Putin che evoca l'arma nucleare, l'idea che ci si possa difendere solo con il soft power, con la qualità della propria civiltà, è relegata tra le favole del passato.

continua a pagina 28

IN PRIMO PIANO

LA CONTROFFENSIVA
Le truppe ucraine riprendono i terreni attorno alla capitale

di **Lorenzo Cremonesi** a pagina 6 e 7

LE FERITE E IL TERRORE
Nell'ospedale dei bambini: pronti a fuggire ancora

di **Andrea Nicastro** a pagina 8

LA CITTÀ NEL MIRINO
Aerei, ponti minati. Mykolaiv si prepara «Qui resisteremo»

di **Marta Serafini** a pagina 7

LA SCRITTRICE
Il gesto di Andrea, che rimane laggiù con i cani da salvare

di **Dacia Maraini** a pagina 6 e 7

GIANNELLI



Energia I nodi di import e sanzioni Gas, la sfida di Putin «Pagatecelo in rubli» Il balzo dei prezzi

di **Stefano Agnoli** e **Diana Cavalcoli** a pagina 11

Il giallo Biglietterie in tilt e disagi Attacco degli hacker alle Ferrovie italiane I sospetti sui russi

di **Rinaldo Frignani** e **Paolo Ottolina** a pagina 17

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Marx non russa

La guerra fa strage anche di cervelli, o forse si limita a certificarne la mancanza. Nel caso vi fossero sfuggite, segnalò due notizie da ascrivere all'epidemia di anacronistica imbecillità che va sotto il nome di «cancel culture». La prima è che il festival di Colorado Springs dedicato alle avventure spaziali ha annullato la serata su Yuri Gagarin. Benché sia morto da quasi mezzo secolo, il vecchio Yuri deve avere fatto ultimamente qualcosa di molto grave, se persino nel pacifico e lausannese borgo un suo busto commemorativo è stato coperto dalle autorità. Quantomeno, Gagarin era russo. Ma Karl Marx? No, perché in un'università della Florida hanno tolto il nome del filosofo comunista dall'aula a lui intitolata, ritenendolo «non appropriato». Qui

l'espressione «cancel culture» va intesa in senso letterale: solo una testa da cui è stata cancellata qualunque forma di cultura, compreso il sussidiario delle medie, può collegare Marx alla Russia attuale. Tanto per cominciare Marx era tedesco e morì a Londra con la convinzione che il comunismo avrebbe attecchito ovunque tranne che a Mosca. E poi la Russia reazionaria e bacipite incarnata da Putin non è più l'Urss, di cui condivide solo la volontà di potenza e la tragica visione totalitaria dello Stato. Serve un disarmo unilaterale della stupidità, prima che per rappresentarla — come si leggeva in un meme — Putin non decida di ribattezzare il capolavoro di Tolstoj «Operazione militare speciale e Pace». Ne sarebbe capace.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Modenantiquaria
XXXV Mostra di Alto Antiquariato
26 marzo - 3 aprile 2022
MODENAFIERE

In contemporanea:
SCULTURA PETRA Anico, discopione e design per pietra greca e marmozzati
CAPOLAVORI ITALIANI DAL XVI AL XX SECOLO

PREVIEW venerdì 25 marzo
www.modenantiquaria.it

Partners: **BPER** LeGalleria

20324
Noni-Itale SpA s.p.a. - DL 35/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano
0 771120 498108

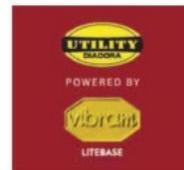




Dopo il Copasir, anche il sottosegretario ai servizi **Gabrielli** esclude che i medici russi anti-Covid fossero spie. Ma le bugie anti-Conte hanno gambe lunghissime



Giovedì 24 marzo 2022 - Anno 14 - n° 82
Redazione: via di Sant'Erasmus 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

SULL'ATTENTI "Spesa militare al 2% per la Nato" Draghi riesuma Hitler e vuol più soldi in armi

■ Nel suo intervento in Parlamento, alla vigilia del Consiglio europeo, il premier non vede alcuna via diplomatica e punta sulle mosse della Nato (divisa, ma bellicosa) e sulle forniture di armi. E paragona Putin a Mussolini e al Führer

DE CAROLIS, SALVINI E RODANO A PAG. 8 - 9



NEO-MACCATISMO Chi dissente è fuori Pd contro Berlinguer per Orsini. Innaro ko

■ I dem all'assalto della conduttrice di "Cartabianca" per il contratto al professore. Come funziona la nuova caccia alle streghe, tra liste di proscrizione e inviti indignati in tv. La Rai boccia l'idea di un inviato col russi in Donbass

CANNAVÒ E GIARELLI A PAG. 10 - 11

Talk Bomb

» Marco Travaglio

Con lieve anticipo sul ventennale dell'editto bulgaro di B. contro Biagi, Luttazzi e Santoro (18.4.2002), il Pd celebra la ricorrenza con l'editto ucraino contro Alessandro Orsini. Il più lesto è Andrea Romano, che spara su Bianca Berlinguer per aver contrattualizzato a Carta Bianca il professore, pericolosamente esperto di sicurezza internazionale, dunque "pifferaio di Putin". Geloso per non essere arrivato primo, si accoda l'altro celebre epuratore democratico, Michele Anzaldi (Iv). L'idea che un talk debba ospitare opinioni diverse è tipica delle democrazie, ergo sfugge alle nostre Sturmtruppen che difendono intrepide dal divano i "valori dell'Occidente" e s'indignano perché Stelle e Lega discutono su guerra e pace (bene invece i partiti democratici che non discutono) e perché il Parlamento non è ancora un'aula sorda e grigia dove tutti plaudono all'invio di armi ai mercenari in Ucraina, al raddoppio delle spese militari e ad altri simpatici lubrificanti della terza guerra mondiale. Ma si lavora perché almeno il prossimo Parlamento sia tutto di automi sull'attenti che dicono Signorisi al segnale convenuto, come nel vecchio Peas, meglio della Duma di Putin. Quanto ai talk show, basta depurarli subito dalle tre-quattro voci stonate rimaste e ritoccare i titoli, poi si può partire subito.

"Benvenuti a Nato Pulita / Maratona Draghitana / Bottoemesso / Bomba-carta Bianca / DMISSIB / Tagarattatati / Che tank che fa / L'arma che tira / Stasera spara / In Bomba per una nuova puntata sulla terza guerra mondiale. La parola al professor Bombardoni": "A guerra quando ce vo' ce vo'". "E lei, generale Mitraglioni?". "Mah, tutto sommato, è la guerra come è la guerra". "È venuto a trovarci il mio covo, Sambuca: è un bel direttore, un apostolo, un santo!". "Che cara, lo sai che sei la più brava?". "Grazie. Allora, questa guerra mondiale?". "Whatsamerega boys! So' Santi Bailors, ameregano der Kansas City! È che c'ho avuto 'na malattia, semò stavo a Broadway!". "Grazie, dir: un libro stampato. Passiamo allo psicologo Recalcàzola, che scrive sul mio giornale quindi è un fico: ma 'sta guerra la vogliamo fare o ce ne stiamo qui a girarci i pollici da eterni panciafechisti?". "Le dirò, già Lacan parlava di guerra libidica, quindi direi di sì: libidinee! Preciso, a scanso d'equivoci, che io però c'ho l'insufficienza toracica". "Ci mancherebbe, prof, grazie. Ora tocca al nostro bastiancontrario per mettere un po' di pepe al dibattito". "Cava, vovvei tanto dissente dagli illustri ospiti, ma li trovo tutti peffetti. Sante pavole, forza guevva! Ah, dimenticavo, anch'io ho il certificato, quindi mi avvuolo un'altra volta. Non aspettatevi, armatevi e pavtite, io poi vi vaggiungo con l'anima segevva". Sigla.

Putin ci frega sul rublo e aggira le sanzioni

ALTRO CHE DEFAULT
"NON PIÙ DOLLARI O EURO, SOLO MONETA RUSSA". CHE SI RAFFORZA. IL GAS ALLE STELLE. E ZELENSKY ORA DIFENDE ABRAMOVICH

UE, UCRAINA LONTANA
PER ENTRARCI, KIEV DEVE PRIMA LIBERARSI DEGLI OLIGARCHI, COMBATTERE IL SISTEMA CORRUPTIVO E GARANTIRE PIÙ DIRITTI

LA CAPITALE NELLA MORSA RUSSA
Check-point Kiev: speranze e cadaveri degli assediati

LENI E PROVENZANI A PAG. 2 E 7

VERGINE A PAG. 6

ERRI DE LUCA A PAG. 12

STEFANO CITATI CON LE FOTOGRAFIE DI FABIO BUCCIARELLI A PAG. 4 - 5

» MILANO SUL MARE

Lombardia, 2 mln pubblici alla nave green usata 3 volte

» Andrea Sparaciarì

Una barca di soldi. Sono quelli usati per la costruzione della nave ibrida Predore già costata oltre 2 milioni alla Lombardia, che da 4 anni giace immobile su un pontile del lago di Iseo. A PAG. 19

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Petrocelli, il 5S multiuso a pag. 8
- Di Cesare Così l'Europa si suicida a pag. 15
- Mini Guerra, l'Ue proibisce le notizie a pag. 11
- Lillo Salvate Orsini dai circoli Nato a pag. 15
- Truzzi Media bellici, italiani pacifici a pag. 15
- Corrias L'estate nera di via Poma a pag. 21

COVID, MANCA IL DECRETO

3 dosi all'estero: odissea per 5mln

MANTOVANI E RONCHETTI A PAG. 18



La cattiveria

Ora Bin Salman ricatta l'Occidente: "O tacete sulle esecuzioni capitali in Arabia Saudita, oppure vi restituiamo Renzi"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

STUDI LEGALI PERQUISITI

Bilanci Juve: caccia al trucco-stipendi di Ronaldo e gli altri

MASSARI A PAG. 20



SPAREGGIO MACEDONE

Mondiali sì o no? Chi trema e chi spera con l'Italia

BECCANTINI A PAG. 22



IL FOGLIO

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 3503/03 Conv. L. 46/04 Art. 1, c. 1 - DC 502/04



ANNO XXVII NUMERO 71

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

GIOVEDÌ 24 MARZO 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVUE n. 5

Dai vaccini a Putin. L'agenda della responsabilità si sposta a sinistra e la destra perde la sua egemonia su sicurezza e libertà

Il presidente degli Stati Uniti, Joe Biden, ha definito un crimine di guerra e ha scelto di sospendere ogni importazione di gas e petrolio dalla Russia. Il cancelliere tedesco, Olaf Scholz, per combattere colui che "in guerra sta commettendo crimini", ha rotto lo storico tabù delle armi nel suo partito, l'Spd, consentendo di 1,3 miliardi di euro in aiuti militari alla Germania...

Enrico Letta, segretario del Pd, ha fatto lo stesso, ha indirettamente definito Putin un terrorista paragonando all'11 settembre la sua azione in Ucraina, ha applaudito ieri il presidente del Consiglio italiano che ha paragonato Putin a Hitler e Mussolini, ha chiesto al governo che il suo partito si opponga a ogni importazione di gas e petrolio dalla Russia e ha esortato i pacifisti all'astensione...

La sinistra non ha mai avuto un ruolo così importante in politica italiana. E se si somma la predisposizione non scontata da parte delle istituzioni riformiste a mettere in campo ogni opzione possibile per difendere le democrazie liberali dall'aggressione dei dittatori...

una democrazia più debole alle porte dell'Unione europea abbraccia la resistenza anti Putin non poteva essere una decisione naturale, anche a costo di rimettere in discussione il proprio rapporto con le armi. Il secondo tema, più doloroso per la destra, riguarda un altro allineamento naturale con cui in queste ore hanno fatto i conti le destre di tutta Europa...

INTROFUGO I CONTROLLI DI MOSCA

Guerra da fossati "Aprite gli occhi" Le crepe dell'Ue Una Nato combat Un circo Berlinguer Draghi e "i pancifisti"

Da sfondatori a sfondati, i soldati russi non passano e bombardano. I su 5 è fuori combattimento

Roma. Cambia il modo di fare la guerra in Ucraina. In un mese l'avanzata lampo da quattro direttrici sulle grandi città del paese, da Kyiv a Odessa, si è fermata del tutto - e questo lo sappiamo - ed è stata rimpiazzata da combattimenti per conservare le posizioni. I russi adesso lottano per non invertire il senso di marcia. Non è ancora la metamorfosi in una guerra di trincea, ma il senso di stasi è quello. Invece di sfondare le linee ucraine, cosa che non riescono più a fare i russi bombardano, ieri nella capitale Kyiv è arrivata una salva di razzi Grad da 122 millimetri, quelli sparati dal pianale di un autocarro posizionato a una ventina di chilometri da Kyiv. E' come se l'immunità riconosciuta alla capitale stesse sparando in fretta, pezzo dopo pezzo, e se continua così nel giro di un paio di settimane ci saranno abitati all'idea di bombardamenti indiscriminati. Kyiv è una metropoli estesa come Berlino e contiene ancora molti dei suoi abitanti. Il Grad sono la versione nemmeno tanto aggiornata dei razzi Kalinaev, arma iconica delle truppe sovietiche durante la Seconda guerra mondiale. Hanno colpito una zona vicino al centro senza alcuna precisione. Negli anni Novanta durante la guerra civile afgana tra fazioni locali gli stessi razzi furono usati in modo devastante per radere al suolo pezzi della capitale Kabul. (Ritorni segue nell'inserito IV)

"Così Putin ha travolto per anni partiti e giornali italiani". Parla l'ambasciatore ucraino

Roma. E' l'alba della vigilia, quella che precede il primo triste anniversario. "Il primo a sottovalutare l'orgoglio e la dignità del nostro popolo è stato proprio Putin, che di certo non si aspettava che dopo un mese dall'inizio dell'invasione il suo esercito si sarebbe ritrovato così in difficoltà. E forse proprio per questo ha iniziato a bombardare in modo indiscriminato, a uccidere civili in modo cinico". Ma è anche l'alba del giorno cino, il senso del discorso pronunciato a Montecitorio da Volodymyr Zelenskyy solo ventiquattro ore fa va ancora capito appieno. "Ho visto che è stato letto come un intervento molto caldo e misurato", sorride Yaroslav Melnyk, ambasciatore ucraino a Roma. "Ma ogni paese è diverso, e in ognuno ci sono equilibri politici di cui tener conto. Il Parlamento italiano, ad esempio, è stato fino a poco tempo fa, forse fino a pochi minuti prima dell'invasione, a maggioranza filorusa". E quelle asenze, più o meno motivate, tra gli europarl della Camera, dimostrano che forse qualche incrostazione di filoputinismo ancora permane. "Le scelte di deputati e senatori sono tutte legittime, non spetta a me giudicare. Chi non ha sentito l'importanza di essere in Aula, ieri, evidentemente ha espresso il suo personale consenso, più o meno esplicito, alle stragi di donne e bambini perpetrati dall'esercito russo. Per chi ha scelto di non esserci, la lotta del nostro popolo in nome dei valori europei non vale nulla". (Valentini segue nell'inserito IV)

In Europa non c'è accordo sull'embargo petrolifero e c'è una spaccatura sui prezzi dell'energia

Bruxelles. A un mese dall'inizio della guerra, l'Unione europea è entrata in una fase pericolosa di autoisolamento sulla sua reazione all'aggressione della Russia contro l'Ucraina. I capi di stato e di governo del vertice, nel Consiglio europeo di oggi e domani, dovrebbero concentrarsi sul consolidamento delle sanzioni già adottate. "Putin pensava che avrebbe diviso l'Ue e i nostri alleati: si è sbagliato. Abbiamo imposto le sanzioni più pesanti che abbiamo mai adottato", ha detto ieri il presidente del Consiglio europeo, Charles Michel, con toni autocelebratori. La bozza di conclusioni del vertice include la minaccia di nuove misure restrittive. Ma, malgrado le prevedibili pressioni di Joe Biden, per ora non c'è nulla di concreto. Un embargo sulle importazioni di petrolio "da un giorno di stigmatismo ancora sermone". "Chiedere il nostro paese e l'intera Europa, dimostrano che con centinaia di migliaia di persone che lavorano a rischio", ha detto il cancelliere tedesco, Olaf Scholz. Funzionari e diplomati si sono divisi in "chiudere le falci" dei precedenti pacchetti. Ma "non vogliamo pagare un prezzo più alto del necessario a Putin", dice al Foglio uno di loro. Così, il tema più delicato del Consiglio europeo sarà la risposta dell'Ue all'aumento dei prezzi dell'energia. Quando i leader affronteranno la questione, la riunione potrebbe trasformarsi in una guerra interna sul tetto del prezzo del gas e il disaccoppiamento del prezzo dell'elettricità. Sull'energia ieri la Commissione ha sospeso le regole sugli aiuti di stato per aiutare le imprese. Alcune prendono di mira Gazprom, come la possibilità di espropriare gli impianti di stoccaggio del colosso russo presenti nell'Ue, se ci saranno dubbi sulla sua volontà di riempirli prima dell'inverno mettendola a rischio la sicurezza energetica europea. Altre costituiscono una svolta rispetto al passato, come gli acquisti comuni di gas naturale liquefatto (Gnl), ma anche di gas e idrogeno, sul modello di quanto fatto con i vaccini. (Porello segue a pagina tre)

Pressioni per basi permanenti sul fronte est e armi letali a Kyiv. Il summit oggi con Biden

Roma. Il summit straordinario della Nato, previsto per oggi a Bruxelles, potrebbe essere uno dei più importanti e strategici sin dalla fondazione del Patto atlantico. Alla vigilia sia il Regno Unito sia gli Stati Uniti hanno detto che si discuterà di espandere le forze dell'alleanza verso est. Esattamente un mese fa, a poche ore dall'inizio dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia, il vertice straordinario della Nato si era svolto contestualmente al Consiglio europeo e alla riunione d'emergenza del G7. Oggi l'agenda si ripete, ma a decidere la risposta occidentale all'invasione russa saranno presenti anche il presidente americano Joe Biden e il primo ministro giapponese Fumio Kishida - e non è da sottovalutare la questione estetica, fa notare al Foglio una fonte d'intelligence: una meeting on line non consentono di avere l'assoluta certezza della segretezza di certe conversazioni, che tendono a essere personali. Soprattutto se sono cruciali al punto da poter decidere l'assunto delle basi permanenti. Soprattutto se sono cruciali al punto da poter decidere l'assunto delle basi permanenti. Soprattutto se sono cruciali al punto da poter decidere l'assunto delle basi permanenti. (Segue a pagina due)

"Cartabianca? C'è il clown, il nano, la donna cannone e ora pure Orsini". Parla Aldo Grasso

Roma. Gli hanno tolto i titoli e gli consegnano la matricola Rai, lo sottraggono all'accademia e lo espongono all'osteria. Il che, da un certo punto di vista, è persino rassicurante. Insomma ci voleva davvero la nostra cara vecchia televisione di stato, il servizio pubblico, in pratica ci volevano ancora di "Cartabianca" e Carlo Fuortes, per restituire Alessandro Orsini, lo spiritoso professore che fa esultare i putinisti di mezza Italia, al suo più consueto collocamento: lo spettacolo di "Cartabianca" su Rai 3. "E' d'altra parte", dice Aldo Grasso, rido, "non fai davvero finta in fondo parte del circo fingilo non ti danno l'ingaggio". Dunque occasione, l'ingaggio rivelato ieri dal Foglio.it. Un contratto, dodicimila euro e sei puntate in prima serata per ribadire che Putin ha già vinto e gli ucraini si dovrebbero arrendere. "Fosse spiritoso, lo sono sicuro che non lo è, adesso Orsini potrebbe ribaltare la sceneggiatura", spiega Grasso, sul filo dell'ironia. "Potrebbe stupirci dicendo che Putin è in realtà un massonerista" e la resistenza ucraina è "eroica". Teatro. "Così ribalterebbe "Cartabianca" e in qualche modo giustificerebbe il fatto che il servizio pubblico si sia prestato a questa operazione". Il cui senso qual è esattamente? "Boh, Bianca Berlinguer segue uno schema fisso: vede uno strambo nelle trasmissioni altrui e subito lo fa. Mauro Corona, Andrea Scattolon, Orsini". (Segue a pagina due)

Il premier contro i pacifisti da sofà. Ma sulle spese della Difesa c'è la rappresentanza di Lega e M5s

Roma. Gli hanno guerra in nome della pace. E' la brigata "pancifista". Sono i pacifisti dalla parte gonfia, i predicatori della resa preventiva contro la Russia. E' l'esercito "Viva Caporetto" (M5s, fuoriusciti, putiniani in amore) che suggerisce a Mario Draghi: "Arrendiamoci! L'Ucraina è spacciata". Non vogliono mandare armi alla resistenza, aumentare la spesa militare del 2 per cento. Loro la chiamano pace. Draghi, in Parlamento, l'ha chiamata vita. L'ha ripudiata perché "non aiutata militarmente significa lasciare che gli ucraini perdano il loro paese e accettino pacificamente la schiavitù". Sembra dunque una tenzone da Università di Heidelberg quella che ha ingaggiato con Vittorio Sgarbi che l'ha sfidato con la sua vasta arte, panificata ma solo per maieutica. Ha citato Tolstoj, che ha mescolato con il "pacifismo relativo" di Bertrand Russell, ma non l'ha convinto perché, ha replicato Draghi, "capisco che questo ci porta a giustificare tutti gli atrocità che hanno aggredito i paesi inermi. A cominciare da Hitler e Mussolini". I "pancifisti" che non hanno letto Tolstoj si servono invece delle risultanze. "Una abbiamo tolto dal Senato. Ecola: "Si impegna il governo ad astenersi da ogni iniziativa in tema di sanzioni nei confronti della Federazione Russa". "Pancifisti" parlano come la deputata del centro-sinistra M5s: "Noi siamo solo dei chihuahua e Putin un rottweiler. Non c'è storia". Il generale e poro Giuseppe Conte. Il pacifista del popolo. Vuole impallinare prossimamente il decreto Ucraina. (Crisma segue nell'inserito IV)

Dimissioni di peso Chubais lascia Putin e Mosca in disaccordo sulla guerra. Il rimpiazzo di non avero capito prima

Roma. L'invito russo per il clima, Anatoli Chubais, si è dimesso. E' la carica di rango più alto che finora ha lasciato il suo posto per dimostrare la sua contrarietà all'invasione russa dell'Ucraina. Bloomberg ha dato la notizia e il giorno dopo Kommersant ha detto che Chubais ora si troverebbe in Turchia. Putin aveva scommesso su Chubais per rivedere le politiche climatiche del paese, alle quali il Cremlino diceva di tenere molto. Chubais negli anni Novanta aveva curato le privatizzazioni di massa e dopo pochi anni diede a Putin il suo primo lavoro al Cremlino. Aveva sostenuto il suo arrivo alla presidenza, aveva creduto in questo capo di stato che sembrava controllabile e che invece con il tempo si è rivelato più determinato e ambizioso del previsto. Ma non per questo, Chubais aveva smesso di stare dalla parte di Putin, che gli ha sempre riservato incarichi importanti in aziende statali. Ha annunciato le sue dimissioni con una lettera e la scorsa settimana aveva dedicato un post su Facebook a Yegor Gaidar, suo collega, economista, riformatore, che "capiva i rischi strategici meglio di me e mi sfidava". Gaidar aveva scritto un libretto dal titolo "La morte dell'impero" in cui parlava di quanto fosse pericolosa la nostalgia imperiale che voleva essere sotto Putin. Le dimissioni di Chubais sono un segnale: il potere del Cremlino è forte, ma non è detto che sia inscalfibile nonostante la guerra. Ci sono le punge intorno al presidente Putin e chi se ne va. E' soprattutto chi si chiede che fine abbia fatto Sergei Shoigu: il ministro della Difesa non si vede più dall'11 marzo. (Micaela Flammini)

L'UNGHERIA, L'UNICO PAESE DELL'UE CHE NON SOSTIENE KYIV

Andrea's Version

Marina Ovsyannikova. Diceva Putin che la guerra non la voleva fare. Biden, che figurarsi lui. Diceva l'informazione: ormai ci siamo. Il giorno dopo forse. Due giorni dopo non si fa. Diceva Macron che ci avrebbe pensato lui. Draghi che anche. Diceva gli ucraini che i russi stanno sparando in maniera provocatoria sul Donbas. Dicono, a Mosca, che gli ucraini stanno sparando davvero sul Donbas. Dice una parte dell'Europa che è arrivato il momento. Ucraina o non Ucraina, dell'esercito europeo. Un'altra parte dell'Europa, Ucraina o non Ucraina, che ci vuole prima l'Europa politica. Diceva la Cia e siamo sul serio. Putin vuole la guerra. Diceva Lavrov: potremmo essere. Biden vuole la guerra. Biden la voleva perché l'Europa amica stava rompendo i coglioni. Putin perché l'Europa nemica stava rompendo i coglioni. La stessa Riittana Armeni, una signora intelligente che almeno conosce gli uomini, ma non sciolto il dilemma. Ora, a guerra in corso, stessi garbugli. 330 assenti nel Parlamento italiano quando Zelensky parla. Ma girano gli assenti di parte anche con gli ucraini. Starebbero con loro del tutto "se, ma, ma". Fuelleri alla schiena sarebbe ha barbetta, stabilisce la legge. E vorrei pure vedere, aggiungo io. Franca, moglie a dorata da 47 anni e santa di per lei, insisto a dirmi che una semplice baronessa si dimetta nello stesso modo con un Peroncino o con tre Martini. (Porello segue a pagina tre)

Madeleine Albright, le spille e la guerra in Europa

C'è un'espansione che era diventata di uso comune, persino alle nostre latitudini, negli anni 90 del secolo scorso. CONTRO MASTRO CLEGGIA. L'espansione è "displaced people", insomma profughi, gente costretta a scappare da una guerra, dal proprio paese. A un certo punto di quegli anni - c'era già stato il Rwanda, c'era già stata Srebrenica - si è diffusa la storia, lì allora era rappresentante permanente all'Onu - Madeleine Albright era diventata segretario di stato di Bill Clinton, la prima donna a ricoprire la carica - in tempo per il Kosovo, la guerra contro Milosevic. "Vengo da lì, vengo dall'Europa centrale", disse,

Governo e partiti chiedono spiegazioni sul contratto Rai da 12.000 euro al prof. Orsini

Roma. Pariano tutti, o quasi. Ma chi è titolato a farlo fare. L'ati della Rai Carlo Fuortes rimane in silenzio. Il contratto del professore Alessandro Orsini con la trasmissione di Rai3 "Cartabianca" - rivelato dal Foglio.it - ha creato un bel tramonto nella politica italiana. Anche a Palazzo Chigi, alle prese con faccende ben più serie, non hanno potuto fare a meno di notare la scelta di arruolare nella tv pubblica il sociologo della resa degli ucraini, ma anche l'estremo teorizzatore della "vittoria di Putin". Dal governo si sarebbero mossi insomma per capire un po' questa storia. Il docente della Luiss è stato ingaggiato dalla trasmissione per 2000 euro a puntata. Gli appuntamenti saranno sei: 12mila euro. La cifra esatta non viene confermata dalla conduttrice Bianca Berlinguer e da un portavoce di Palazzo Chigi, ma dice "Non parlo di contratti, non confermo e non smentisco il fatto". Orsini nelle sue comparse tv si è ritagliato il ruolo di esecutore (per i critici, ventriloquo) del Putin-pensiero. "Facciamolo vincere, ha la bomba atomica". Una posizione che insomma ha fatto subito eccitare i tanti che vedono il presidente ucraino Zelensky come un "multilaterale" e "attivo" sono sempre stati la base del suo idealismo demagogico nel realismo Clintoniano. Portava strabilianti spille, erano come un codice con cui approvava gli interlocutori. E' morta ieri, a 84 anni, la signora che ha fatto il suo ingresso scioccando il dubbio di come l'avrebbe affrontata, la WW2. (Maurizio Crappa)

Lex premier porta i vertici del M5s (congelati) in ritiro. E sulle spese Nato dà battaglia a Draghi

Roma. Li porterà in ritiro, allo Scout center di piazza Bologna, dove già li rini ai tempi del Quirinale. Questa volta Giuseppe Conte ha deciso di convocare per lunedì e martedì (mezza mattinata) tutti i comitati del M5s. Saranno cento parlamentari e molti dei quali sono già in vacanza. Ma non esistono più. Sono congelati così come la carica del presidente dei grillini. Ma le priorità sono altre nel Movimento. "Sarà un'occasione per fare il punto sui temi più urgenti di politica interna e internazionale", è la premessa per queste trentasei ore. La settimana prossima Conte proverà a dare un senso a questa storia e a mettere un bastone fra le ruote del governo. Vuole la pace, ma prometterà battaglia sul decreto Ucraina, atteso per l'ultima approvazione proprio a Palazzo Madama, dove i soldati dell'ex premier, a partire dalla generalessa Paola Taverna, sono ben più numerosi rispetto alla Camera. E quindi sono in cortura ordini del giorno per dire no all'incremento delle spese militari fino al 2 per cento del Pil. "Prima delle armi ci sono le bollette degli italiani", dice Conte. E ieri i grillini alla Camera hanno dato un assaggio di confusione: il gruppo del M5s si è astenuto sulla proposta di Pino Cabras (l'alternativa c'è di bloccare l'aumento della spesa per la Difesa. Un antipasto di ciò che accadrà a prosa settimana prossima in Parlamento). Il gruppo della Conte continua a stare in mezzo. Tanto che Palazzo Chigi iniziano a chiedersi: che gioco sta facendo? (s. con)

Chubais lascia Putin e Mosca in disaccordo sulla guerra. Il rimpiazzo di non avero capito prima

Chubais negli anni Novanta aveva curato le privatizzazioni di massa e dopo pochi anni diede a Putin il suo primo lavoro al Cremlino. Aveva sostenuto il suo arrivo alla presidenza, aveva creduto in questo capo di stato che sembrava controllabile e che invece con il tempo si è rivelato più determinato e ambizioso del previsto. Ma non per questo, Chubais aveva smesso di stare dalla parte di Putin, che gli ha sempre riservato incarichi importanti in aziende statali. Ha annunciato le sue dimissioni con una lettera e la scorsa settimana aveva dedicato un post su Facebook a Yegor Gaidar, suo collega, economista, riformatore, che "capiva i rischi strategici meglio di me e mi sfidava". Gaidar aveva scritto un libretto dal titolo "La morte dell'impero" in cui parlava di quanto fosse pericolosa la nostalgia imperiale che voleva essere sotto Putin. Le dimissioni di Chubais sono un segnale: il potere del Cremlino è forte, ma non è detto che sia inscalfibile nonostante la guerra. Ci sono le punge intorno al presidente Putin e chi se ne va. E' soprattutto chi si chiede che fine abbia fatto Sergei Shoigu: il ministro della Difesa non si vede più dall'11 marzo. (Micaela Flammini)

IL GIORNO

GIOVEDÌ 24 marzo 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Meno piogge e più caldo, un decennio allarmante

**Siccità, è solo l'inizio
La Lombardia perderà
il 30% della sua acqua**

Balzarotti in Lombardia



Milano, preso l'aggressore

**Studentessa
violentata
per strada**

Palma in Lombardia



«Putin ha già perso, dovrà ritirarsi»

Il politologo Luttwak, già consigliere del Pentagono: «L'invasione è fallita ma bisogna continuare a inviare aiuti militari a Zelensky»
Mossa dello zar, il gas si paga coi rubli. Biden a Bruxelles: altre sanzioni. La Nato avverte: se Mosca usa armi chimiche reazione dura

Servizi
da p. 2 a p. 13

I punti oscuri e il punto fermo

**Cosa sappiamo
"veramente"
di questa guerra**

Michele Brambilla

Sempre più persone si chiedono: ma che cosa sappiamo su quel che succede "veramente" in Ucraina? La domanda non è campata per aria. A un mese dall'inizio della guerra, infatti, nessuno di noi qui in Italia, ma in genere nel mondo, può dire di avere una visione chiara del campo di battaglia. Ad esempio. Quanti sono i soldati russi uccisi? Quattro giorni fa l'intelligence americana, citata dal New York Times, parlava di settemila; ieri circolava il numero di quindicimila, e forse non siamo lontani dalla realtà perché il giornale filo-governativo russo Komsomolskaya Pravda ha scritto che «quasi diecimila soldati russi sono morti dall'inizio del conflitto».

Continua a pagina 4

NELLA CAPITALE UCRAINA: PALAZZI DISTRUTTI E COMBATTIMENTI



Un pompiere in un palazzo di Kiev distrutto dai russi

**Eccoci a Kiev,
sotto le bombe
del fronte**

di Salvatore Garzillo
KIEV

L'umidità appanna ogni cosa, la banchina della stazione di Lviv è stranamente affollata. Sono le 23 e aspettiamo tutti il treno per Kyiv (qui nessuno vuole pronunciarlo alla russa, Kiev). All'andata bisogna pagare, al ritorno il viaggio è gratis perché se te ne vai da Kyiv stai scappando dalle bombe. Il treno è in ritardo di un'ora ma il capostazione ha la risposta: «Cosa vuoi, è la guerra». L'arrivo è previsto alle 8, quando il coprifuoco di 36 ore imposto nella capitale sarà appena terminato.

Continua a pagina 3

DALLE CITTÀ

Milano

**Dai lavapiatti
agli operai
Personale
introvabile**

Gianni nelle Cronache

Milano

**Case Aler:
imprese di pulizia
ancora senza paga**

Anastasio nelle Cronache

Santo Stefano Lodigiano

**Finisce con la moto
in un canale
Muore un papà**

Borra nelle Cronache



Ashleigh Barty, 25 anni, si ritira da numero uno

**Quelli che lasciano al top
La tennista: voglio vivere**

Rabotti a pagina 15



Intervista al regista francese Jean-Jacques Annaud

**«La mia Notre-Dame
Una storia di coraggio»**

Bogani a pagina 25

Modenantiquaria
XXXV Mostra di Alto Antiquariato
26 marzo - 3 aprile 2022
MODENAFIERE

In contemporanea:
SCULPTURA **PETRA**
CAPOLAVORI ITALIANI DAL XVII AL XX SECOLO

PREVIEW venerdì 25 marzo
www.modenantiquaria.it

BPER Banca
La Galleria



Oggi l'ExtraTerrestre

ECOCIDIO Gli effetti devastanti della guerra sull'ecosistema ucraino, tra bombe che cadono e carri armati l'impatto chimico a lungo termine



Culture

TEOLOGI CONTRO IL NAZISMO Torna per Shake a 50 anni dalla prima uscita il testo «storico» di Sergio Bologna
Claudio Vercelli pagina 10



L'Ultima

KABUL I talebani autorizzano il ritorno a scuola delle ragazze. Ma non dura nemmeno un'ora: cacciate di nuovo
Giuliano Battiston pagina 16

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

GIOVEDÌ 24 MARZO 2022 - ANNO LII - N° 71

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista



ANATOLIJ CHUBAIS, IL RAPPRESENTANTE ALL'ONU PER IL CLIMA, È FUGGITO DA MOSCA

Putin perde un pezzo grosso

■ L'economista Anatolij Chubais ha lasciato ieri la Russia in aperta polemica con l'intervento militare in Ucraina. Nel 1994, a 40 anni, era stato per quattro anni vicepremier nel governo di Chernomyrdin, diventando, poi, l'anello di collegamento fra il nuovo corso del

paese e le grandi aziende straniere decise a investire a Mosca, specie nel settore delle nuove tecnologie, un comparto di cui Chubais è stato per oltre un decennio l'amministratore unico attraverso la società statale Rosnanotech. Da alcuni mesi Putin lo aveva nomina-

to rappresentante all'Onu per il clima. «È vero, Chubais si è dimesso e se n'è andato. Sono affari suoi», ha detto il portavoce del Cremlino, Dmitri Peskov. Anche il numero due della Banca centrale, Sergej Shvetsov, si è dimesso dall'incarico che ricopriva dal 2014. Le difficoltà

del Cremlino sono dimostrate da un altro evento. Ai parlamentari di Russia Unita, il partito putinista che ha la maggioranza alla Duma, è di fatto impedito di lasciare il territorio della Federazione senza l'esplicito via libera del loro capogruppo.
LUIGI DE BIASE A PAGINA 3

Il Cremlino Foto Ap



Il rublicone

Putin risponde alle sanzioni: i «paesi ostili» paghino il gas in rubli. La moneta russa sale e schizzano i prezzi energetici. Oggi arriva Biden in Europa e Washington annuncia: «In Ucraina crimini di guerra». Mariupol e Chernihiv nella morsa finale dell'esercito di Mosca. Kiev denuncia: a Irpin usate armi al fosforo pagine 2/5

Ucraina, arriva Biden

Un Afghanistan nel cuore d'Europa?

ALBERTO NEGRI

Avremo un Afghanistan nel cuore dell'Europa? Tre vertici a Bruxelles in un giorno (Consiglio europeo - Nato - G7) in cui Joe Biden oggi ci dice se intende - Putin permettendo - finire la guerra o affrontare la Russia in un conflitto di logoramento per procura che dura da un mese esatto. La narrativa di una Russia che non può vincere o comunque restare impantanata è già pronta.
— segue a pagina 14 —

L'arma del gas

La mossa beffarda, in rubli, di Vladimir Putin

LUIGI PANDOLFI

Chi di sanzioni colpisce, di sanzioni perisce? Ce la potremmo cavare con una banalissima constatazione: Mosca non è L'Avana. Una cosa è imporre l'embargo ad un piccolo paese caraibico, un'altra è sfidare un colosso globale delle materie prime come la Russia. Se prendiamo il caso dell'Europa, balza subito agli occhi l'integrazione della sua economia con quella russa, per il tramite dei beni energetici.
— segue a pagina 15 —

Contro la guerra

Non il genere femminile ma il femminismo

RENATA PEPICELLI

In queste settimane viene spesso citato il testo "La guerra non ha il volto di donna" (ed. Bompiani, 2015) di Svetlana Aleksievic - scrittrice bielorusa, premio Nobel per la letteratura, perseguitata dal regime di Vladimir Putin - per sostenere che le donne sono intrinsecamente contro la guerra. Ebbi la fortuna di conoscere Svetlana Aleksievic nei primi anni 2000.
— segue a pagina 15 —

all'interno

Reportage A Odessa un'altra giornata di ordinaria follia

SABATO ANGIERI PAGINA 5

Cina Pechino non aiuta Mosca ma non la isola

SIMONE PIERANNI PAGINA 3

Intervista Per la pace il papa unisce Russia e Ucraina

LUCA KOCCI PAGINA 6

ARMI/ITALIA
Draghi difende il 2%
Conte dice no



■ Nel suo intervento alle Camere in vista del Consiglio Ue il premier difende l'aumento delle spese militari e chiede una svolta all'Unione europea. Conte corregge la linea del Movimento. Salta l'Odg al Senato, i 55 non votano con la maggioranza.
COLOMBO, SANTORO PAGINE 4, 5

DISCRIMINAZIONI
Figli di famiglie gay,
Torino torna indietro



■ Dopo la bocciatura in Corte d'Appello del ricorso del Comune, il sindaco Stefano Lo Russo interrompe le trascrizioni dei figli delle coppie gay. «Provvedimento cautelativo in attesa della Cassazione». L'assessore Rosatelli: determinati a continuare una battaglia di civiltà
RAVARINO A PAGINA 9

Lele Corvi



Foto: Reuters/Sipa, Ina, P. - D.L. - 303/2003 (omv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, capo CRM/2021/03
210374
9 770235 215003





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 82 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10/A, L. 652/96

Fondato nel 1892



Giovedì 24 Marzo 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La malattia Fedez operato ora via alle cure «La forza dai miei figli»
Mattia Marzi a pag. 13



Oggi c'è la Macedonia Spareggio Mondiale non ci resta che Mancini per salvare la faccia
Francesco De Luca a pag. 39



Da Napoli a Venezia La tazzulella unisce l'Italia il caffè espresso candidato Unesco
Pignataro e Menna in Cronaca



Putin in difficoltà Il ricatto del gas

►Gli ucraini si riprendono anche Irpin Dimissioni e tensioni tra i big di Mosca «L'energia da ora si paga solo in rubli»

Gentili, Mancini, Rosana, Sabadin e Ventura alle pagg. 2 e 3

L'analisi UN CONFLITTO IBRIDO TROPPI RISCHI

Fabio Nicolucci

Il conflitto che è in atto in Ucraina si caratterizza per essere la prima guerra «ibrida» (o multidimensionale) del XXI secolo.
Continua a pag. 39

Lo scenario CRIPTOVALUTE L'ARMA SEGRETA DEL CREMLINO

Pietro Spirito

Nella guerra tra Russia ed Ucraina c'è un invitato di pietra, di cui nessuno sta parlando: si tratta delle criptovalute.
Continua a pag. 39

Il conflitto

Kiev: «I russi usano bombe al fosforo ci sono le prove»

Cristina Mangani a pag. 4

L'ambasciatore moldavo

«Truppe già nei nostri confini: c'è pericolo di un allargamento»

Gigi Di Fiore a pag. 5

Gli aumenti

Furbetti della benzina caccia alle frodi una raffica di multe

Valentino Di Giacomo a pag. 11

Da Rostropovich al violoncellista tra le rovine di Kharkiv



La forza della musica contro l'orrore

Il violoncellista che suona una melodia nella piazza distrutta e deserta di Kharkiv (Foto da Twitter)

Stéphane Lissner

Questa immagine del violoncellista tra le rovine di Kharkiv non può che riportarci all'11 novembre 1989 ricordando Mstislav Rostropovich mentre suonava le suites di Johann Sebastian Bach.



Continua a pag. 39

Il diario di una scrittrice

«A Kiev in fila per il cibo e mancano le medicine»

Evgenia Kononenko a pag. 38

Un mese di guerra

● **La battaglia**
I quattro fronti ma è a nord la vera trincea



Gianandrea Gaiani a pag. 6

● **I bambini**

I piccoli martiri uccisi persino negli ospedali



Maria Latella a pag. 7

● **I profughi**

Tutta la vita in un trolley: il grande esodo



Marco Ventura a pag. 8

FIERA MOBILE
RIARDO

GRAZIE A VOI SIAMO I PRIMI

Il libro in regalo sabato con il Mattino C'è la mano di Sorrentino dietro una vita da Oscar

Gino Giaculli

Domenica 27 marzo è la grande notte degli Oscar. A Los Angeles Paolo Sorrentino spera nel bis con «È stata la mano di Dio» in nomination come il miglior film internazionale, dopo il trionfo del 2014 con «La grande bellezza». E sabato 26 in edicola ci sarà un nuovo libro in omaggio con «Il Mattino», dal titolo «La mano di Sorrentino. Nel mondo di un maestro», a cura di Valerio Caprara, Titta Fiore e Federico Vacalebre.
Alle pagg. 16 e 17 con Giannini





Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 144-N° 82
ITALIA
Sped. in A.P. DL 363/2003 con L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGB RM

NAZIONALE

Giovedì 24 Marzo 2022 • S. Romolo

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

311 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dati amministrativi Ieri: **21.926**

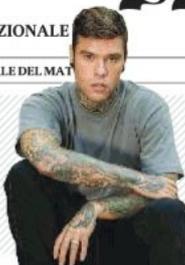
Dati amministrativi in Italia: **135.525.838***

Rispetto al giorno precedente: **-56,6%**

Rispetto alla settimana precedente: **+63,9%**

Fan con il fiato sospeso
Fedez operato all'addome
«La forza dai miei figli»
E Chiara Ferragni
«Torna presto a casa»

Marzi a pag. 15



In edicola e sul web
Su MoltoDonna
Teresa Saponangelo
una madre da Oscar
per Paolo Sorrentino

Un inserto di 24 pagine



Scelte obbligate
 Il momento di sottrarci dalle dipendenze energetiche

Alberto Brambilla

Pensavamo, agli esordi degli anni Duemila, di esserci lasciati alle spalle il "secolo breve" per dirla con Eric Hobsbawm, l'era dei grandi cataclismi ma anche dei "30 anni gloriosi": le due guerre mondiali, l'epidemia della "spagnola", la prima grande crisi energetica del 1973 causata dalla fine degli accordi di Bretton Woods e la conseguente svalutazione del dollaro del 1973, l'inizio della guerra del Kippur e lo shock petrolifero, in parte conseguente a questi primi due eventi e in parte per la crisi in seno all'Opec anche per i fatti di Libia, che portò alle stelle i prezzi degli idrocarburi e delle materie prime e da lì a un incremento generalizzato dei prezzi mentre i salari reali perdevano potere d'acquisto: in una parola "stagflazione", uno scenario di alta inflazione e bassa o nulla crescita; ma anche i trenta anni gloriosi con una ricchezza mondiale che dal secondo dopoguerra è triplicata e un welfare state che raggiunse il suo massimo sviluppo: tutto ciò grazie soprattutto agli aiuti del piano Marshall, agli Accordi di Bretton Woods e all'organizzazione del Gatt tra il 1944 e il 1948: gli anni più fecondi. Passato lo shock energetico sembrava che la caduta del muro di Berlino del 1989 e la fine della guerra fredda del 1991 con la dissoluzione dell'Urss, aprissero spazi di speranza per il secolo entrante ma la guerra nella ex Jugoslavia con i bombardamenti del 1999 della Nato cui partecipò l'Italia e l'attacco alle Torri Gemelle del 2001 con la "grande paura" del terrorismo islamico, ridussero le aspettative e quindi avrebbero dovuto aprire gli occhi ai governi e ai popoli.

Continua a pag. 25

Putin: «Il gas si paga in rubli»

► Guerra sui mercati dell'energia: prezzi impazziti. La Ue: confischeremo i depositi Gazprom. Biden in Europa: «Armi chimiche minaccia reale, la Nato è pronta». In arrivo più soldati

Ajello, Amoroso, Arcuri, Franzese, Gentili, Latella, Mancini, Sabadin e Ventura da pag. 2 a pag. 13

Il 24 febbraio l'invasione: orrore, profughi, sangue e povertà



Un mese in Ucraina



Fronte ucraino

«Irpina torna nostra ma i russi usano bombe al fosforo»

ROMA La resistenza mostra una nuova energia. Quasi tutta la città di Irpina è tornata sotto il controllo delle forze ucraine. Ma il sindaco Markushyn: «La Russia ha usato bombe al fosforo bianco a Hostomel e a Irpina».

Mangani a pag. 8

Piano di Bruxelles

Si ad aiuti di Stato ma i russi usano ora si può tagliare

BRUXELLES L'Europa schiera i sostegni per contrastare gli effetti della guerra. C'è anche la riduzione o l'azzeramento dell'Iva sui beni alimentari di prima necessità. E l'Italia si prepara a liberare una decina di miliardi con il Def.

Bassi e Rosana a pag. 12

Meloni: «Il Pnrr con la guerra va ricontrattato»

► La presidente di Fdi a Messaggero Tv: «Il leader del centrodestra non si può scegliere a tavolino»

CONTROCAMPO L'INTERVISTA

Massimo Martinelli
Barbara Jerkov

«Il governo dovrebbe andare in Europa a rinegoziare le priorità del Pnrr». E sul fronte interno, per Giorgia Meloni, presidente di Fdi, «i leader non si decidono a tavolino».

A pag. 11

Terreni coltivabili
Svolta italiana
200mila ettari di nuovi granai

ROMA Sono 200 mila gli ettari di terreno "liberati" dal vincolo del riposo permanente per far fronte alla mancanza di cereali e altre colture proteiche.

Ottaviano a pag. 13

La piccola ucraina
 Dal fronte a Crotone Taia uccisa a 5 anni per una vendetta



ROMA Taia aveva 5 anni ed era scampata alla guerra in Ucraina. È morta investita a Crotone forse per un affare di gelosia tra rivali locali.

Trolli a pag. 14

CASA DI CURA VILLA MAFALDA

ASSISTENZA MEDICA H24

Ricoveri in urgenza, ambulanza, assistenza medica e infermieristica, esami clinici e diagnostici, interventi chirurgici H24

☎ 06 860941 www.villamafalda.com

Il Segno di LUCA

SAGITTARIO, ORA SI DECILLA

La Luna nel tuo segno aumenta il desiderio di partire, di evadere da una realtà sempre troppo stretta per te. La configurazione esalta questo desiderio di fuggire in altre dimensioni, di spalancare le porte del sogno per vivere altre vite, perdendoti in mille fantasie. Per trarre più vantaggi da questo gioco, ricorda che anche la cosiddetta realtà è pura invenzione e puoi modificare il modo in cui la percepisci.

MANTRA DEL GIORNO
 Il senso che diamo alle cose rivela la nostra percezione.

L'oroscopo all'Interno

© RIPRODUZIONE VERA ITALIA

* € 1,30 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto. Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,30. La domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, il Messaggero • Corriere della Sport-Stadio € 1,40. nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50. nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50.





IL SECOLO XIX



GIOVEDÌ 24 MARZO 2022

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886

1,50€ con "ITALIAN TECH" - Anno CXXXVI - NUMERO 70, COMMA 20/ B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

È LA VARIANTE PIÙ CONTAGIOSA
Bassetti: «Omicron 2 dilagante
L'unica difesa resta il vaccino»

MARIO DE FAZIO / PAGINA 13



RICHIESTA DI DANNI PER 500 MILIONI
Carige, ricorso di Malacalza
«Espropriato della banca»

GILDA FERRARI / PAGINA 15



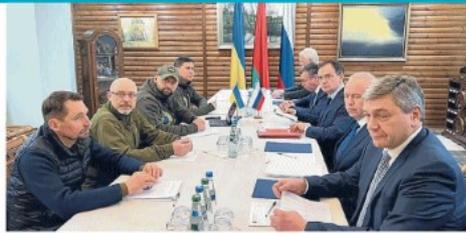
IL FUTURO DI GENOVA / 2
Sestri e Cornigliano al bivio
tra fabbriche e commercio

CARLO PIANO / PAGINE 22 E 23

UN MESE DI GUERRA IN EUROPA TRA ORRORI E SPERANZE



24 febbraio. Un carro russo con la "Z" dipinta sulla fiancata a Donetsk



7 marzo. Le trattative in Bielorussia tra le delegazioni di Kiev e Mosca



14 marzo. Un edificio colpito da un missile nella regione di Kiev



23 marzo. Polonia, profughi in fuga dall'Ucraina diretti a Varsavia



Zar, quanti errori
Adesso fare la pace
diventa più difficile

PEPPINO ORTOLEVA

L'operazione militare speciale, cioè l'invasione dell'Ucraina, annunciata da Putin il 23 febbraio con un discorso dai toni imperiali, un mese dopo è ancora in corso. La conquista delle grandi città, che sembrava imminente, non è stata compiuta.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

I trenta giorni
che sconvolsero
il nostro mondo

FRANCESCA MANNOCCHI

La vita di prima è finita. La guerra si può riassumere così, con una frase netta che parla solo al tempo presente. Quando sono atterrata a Kiev, il 20 febbraio scorso, la città era imponente e nervosa, le truppe russe erano già da settimane ammassate ai confini dell'Ucraina.

L'ARTICOLO / PAGINE 8 E 9

Famiglie in fuga
e bambini increduli:
i volti delle vittime

MONICA PEROSINO

Secondo l'Alto Commissariato Onu per i diritti umani, dal 24 febbraio al 22 marzo sono stati registrati 977 morti, tra cui 81 bambini, e 1.594 feriti tra i civili.

L'ARTICOLO / PAGINE 10 E 11

MOSSA PER AGGRARE LE SANZIONI VECCHIE E NUOVE. «MA LE FORNITURE VERRANNO GARANTITE». ALCUNI DIPLOMATICI AMERICANI ESPULSI DA MOSCA

Putin, il fronte del rublo

«Gli ordini di gas vanno pagati nella nostra moneta». Draghi e la Germania: i contratti sono in euro
Controffensiva ucraina a Kiev. Il sindaco di Irpin accusa: la Russia sta utilizzando bombe al fosforo

Putin chiede ai Paesi europei di pagare le forniture di gas in rubli, anche se garantisce che gli ordini saranno rispettati. In questo modo sarebbero aggirate le sanzioni e verrebbe rinforzata la moneta russa. Le prime risposte sono negative. Berlino ricorda che i contratti firmati prevedono il pagamento in euro, Draghi chiede una risposta unitaria dell'Europa. Mosca intanto espelle alcuni diplomatici Usa. Oggi il G7 sulle nuove sanzioni. L'Ucraina accusa la Russia: a Irpin usate bombe al fosforo.

SERVIZIO / PAGINE 2-11

LA MISSIONE

Alberto Simoni / INVIATO DA BRUXELLES

Biden vola in Europa
E la Nato si rafforza
sul fronte orientale

Il presidente Usa Joe Biden oggi incontrerà il segretario della Nato e parteciperà al Consiglio d'Europa. Stoltenberg chiederà il via libera al dispiegamento di 40 mila uomini sul fronte orientale. L'ARTICOLO / PAGINA 4

ROLLI



L'INTERVISTA

Andrea Malaguti

Conte: «No all'aumento
delle spese militari
Pronti a votare contro»

Conte dice no «a un voto che individuasse come prioritario l'incremento delle spese militari». M5S «non potrebbe fare altro che votare contro», anche se così il governo sarebbe a rischio caduta. L'ARTICOLO / PAGINA 7

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

BUONGIORNO

Intervistato da Christiane Amanpour, il capo della comunicazione del Cremlino, Dmitrij Peskov, ha ammesso che la Russia potrebbe usare armi nucleari se si sentisse minacciata nella sua esistenza. Un ammonimento anche di qualche precisione se non provenisse da un ambiente in cui il capobastone, Vladimir Putin, è fermamente convinto di non avere mai invaso l'Ucraina. Per non dire di quella specie di sacerdote di Odino, Aleksandr Dugin, che considera una minaccia all'esistenza della Russia anche il Gay Pride e il cheeseburger. Insomma, non siamo dotati di coordinate abbastanza precise con cui prevenire i nervosismi atomici moscoviti, a meno di non seguire i consigli di alcuni fra i più assidui della complessità: domandarci dove abbiamo sbagliato, indagare le ragioni profonde dell'aggressore, non amare l'aggresso.

E il cheeseburger?

MATTIA FELTRI

to, quindi negoziamo la resa. In effetti così andrebbe tutto a posto: Putin l'avrebbe vinta, noi scapperemmo le ripercussioni energetiche o belliche, buonanotte all'Ucraina e arriveremo alla prossima. Se invece continuassimo a pensare che una democrazia europea non può essere smantellata coi carramati dal primo teppista che passa, toccherebbe mettere in conto le risorse esplosive del suddetto teppista. Dunque, sostenere la resistenza ucraina minaccerà o no l'esistenza della Russia? Stabilire sanzioni economiche, magari fino all'embargo del gas e del petrolio, minaccerà o no l'esistenza della Russia? E affermare che Putin è un pazzo criminale di guerra? E mangiare un cheeseburger? Perché se dovessimo mai prenderci un'atomica in testa, poi ai sopravvissuti toccherà indagare le ragioni profonde del bombarolo.

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Smart working,
tutte le regole
per affrontare
il dopo emergenza



— a 0,50 euro
più il prezzo
del quotidiano

Domani
Dl energia, dai
bonus alle imprese
fino alla tassazione
degli extraprofiti

— un inserto di quattro pagine

ISCC FINTECH
www.isccfintech.it

FTSE MIB 24298,66 -0,96% | SPREAD BUND 10Y 154,60 +2,70 | €/S 1,0985 -0,35% | BRENT DTD 133,27 +5,27% Indici & Numeri → p. 39 a 43

Sfida di Putin: «Solo rubli per il gas» Il prezzo sale fino al 34%, Borse giù

Guerra e sanzioni

Diktat del presidente russo su forniture ai «Paesi ostili»
Berlino: violati i contratti

I listini volano sui timori di stabilità delle forniture
Gazprom, rischio boomerang

Controffensiva economica di Mosca dopo il congelamento degli asset russi nel quadro delle sanzioni: Putin ha annunciato che la Russia esigerà di essere pagata in rubli per le forniture di gas naturale («cominciamo da qui», ha detto il presidente russo) venduto ai Paesi definiti «ostili» come Usa, Gb e Ue. Dure reazioni in Europa. Berlino: «Violazione contrattuale». Il prezzo del gas è balzato fino a +34% prima di chiudere a 127 euro per Kwh (+18,5%). Giù le Borse con le utilities. Milano -0,95%. — Servizi consultati alle pagine 2-3

Il piano Ue per il gas: riserve e acquisti comuni Draghi: eurobond anche per clima, energia e difesa

Via agli aiuti anti rincari

Una task force negozierà con i fornitori per tutti i 27
Breton: via dal gas russo

La Commissione Ue propone l'obbligo di riempire al 90% i depositi di gas prima dell'inverno e una task force per acquisti comuni. Dubbi sul tetto ai prezzi. Più flessibilità sugli aiuti di Stato a sostegno delle imprese e compensazioni contro il caro bollette. Draghi: «Servirà ancora debito congiunto Ue per clima, energia e Difesa». — Servizi a pagina 2

LO SHOCK ENERGETICO

Franco: «Il Pil rallenterà»
Visco: «Con questi prezzi le imprese non ce la fanno»

— Servizio a pag. 9



Daniele Franco. Secondo il ministro dell'Economia l'attività economica rallenterà e per l'Italia la revisione del Pil rispetto alle ultime stime della Commissione europea (+4,1%) potrebbe essere rilevante, mentre l'inflazione continuerà a salire

L'anno record di Poste: crescono utili e cedola

Servizi

Poste Italiane ha chiuso il 2021 con un utile netto record di 1,6 miliardi di euro, in crescita del 51% rispetto al 2020. Il gruppo guidato da Matteo Del Fante rivede al rialzo il dividendo sul risultato dello scorso anno a 0,59 euro, in crescita del 21% rispetto al 2020. I ricavi sono aumentati del 6,6% a 11,2 miliardi. **Serafini** — a pag. 26

CANTIERISTICA

Fincantieri torna all'utile e il fatturato balza del 28% a 6,7 miliardi

Dominelli — a pag. 27

INVESTIMENTO DA 170 MILIONI

Prismian vara maxi nave posa cavi

Jacopo Giliberto — a pag. 19



LASCIA CIUBAIS,
CONSIGLIERE ECONOMICO

Rebus dimissioni per Nabiullina (Banca centrale) Il cerchio magico dello zar perde pezzi

Antonella Scott — a pag. 4

Banca centrale russa. La governatrice Elvira Nabiullina, 58 anni, non ha confermato né smentito le voci sulle dimissioni

OGGI IL VERTICE

La Nato dà a Kiev difese contro attacchi nucleari

Marroni e Romano — a pag. 7

INVASIONE DELL'UCRAINA

Il mese di guerra che ha cambiato il mondo

— alle pagine pagine 4 e 5

L'ANALISI

Il 24 febbraio e la forza dell'asse del mondo libero

Adriana Cerretelli — a pag. 5

PANORAMA

L'APPELLO PER LA PACE

Il Papa: «La guerra non è mai vittoria, è solo sconfitta per tutta l'umanità»



«Con la guerra tutto si perde, tutto, non c'è vittoria in una guerra, tutto è sconfitto. Che il Signore invii il suo Spirito perché ci faccia capire che la guerra è una sconfitta dell'umanità» e «ci liberi da questo bisogno di autodistruzione». Lo ha detto ieri Papa Francesco nel corso dell'audienza generale parlando della guerra in Ucraina.

STATI UE E GUERRA

OCCORRE RAFFORZARE LA CAPACITÀ FISCALE

di **Marcello Messori** — a pag. 17

TRASPORTI

Attacco hacker alle Fs, in tilt le biglietterie

Attacco hacker al sistema informatico di Ferrovie dello Stato con disservizi nei sistemi di Trenitalia. Vendita dei biglietti solo online. Fs parla di infezione da "cryptolocker". Sospetti sulla matrice russa dell'attacco. — a pagina 19

LA CRISI DIMENTICATA

Il dietrofront dei Talebani: scuole chiuse per le donne

Bongiorno e Nlada — pag. 14

Nova 24

Spazio e tecnologie Ordini all'industria dall'astrofisica

Leopoldo Benacchio — a pag. 23

Nordovest

Domani nelle edicole di Valle d'Aosta, Piemonte e Liguria

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

MECALUX
I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

☎ 02 98836601 | 🌐 mecalux.it



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 24 marzo 2022
Anno LXXVIII - Numero 82 - € 1,20
Beato Giovanni dal Bastone

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

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

SUPERMARIO SEMPRE PIÙ ATLANTISTA

Draghi fa l'americano

*Il premier apre all'import di gas liquido dagli Stati Uniti
Ma non abbiamo gli impianti*

*Sulla Difesa alza al 2% del Pil gli investimenti militari
«Come promesso alla Nato»*

Ma sulla corsa alle armi i grillini guidati da Conte preparano lo scontro in Aula

Mazzette
Vigili complici dei Casamonica
Un agente e due tecnici arrestati per corruzione Saldi per «non vedere»
Parboni a pagina 27

Trasporti
Corsa per salvare la Metro C
Il Giubileo si avvicina ma la nuova linea è sempre più in crisi
Filippi a pagina 23

Carburanti
Il pieno in città fa ancora paura
Pochi i distributori che hanno abbassato il costo della benzina
Sereni a pagina 22

Sport
Tutto pronto per l'E-Prix
La Capitale riparte dalla Formula elettrica il 9 e 10 aprile all'Eur
Vitta a pagina 28

Il Tempo di Osho

L'Italia con la Macedonia si gioca il pass per il Mondiale



"...però stavo a pensà 'na cosa: se scajamo e la Macedonia dovesse invade er Kosovo, a quer punto se qualificamo noi"

Pieretti a pagina 16

Il settore ha già perso 24mila posti di lavoro e il futuro resta incerto

A Roma chiusi 4400 bar e ristoranti

I macchinari vanno portati via da Mirafiori
La beffa delle mascherine prodotte gratis da Fca

Martini a pagina 8

... La ristorazione romana perde negli ultimi due anni, causa Covid, oltre 4 mila e 400 imprese per un totale di quasi 24 mila occupati dipendenti. Reagisce prestiti alle banche, alzando i prezzi dei listini che però si alzano molto meno con aumenti che vanno dal 2,1 per cento del pasto in pizzeria fino al 4,4% del caffè.

Verucci a pagina 25

... La linea di Draghi è sempre più americana. Il premier è pronto a seguire la richiesta di Washington per alzare il budget delle spese militari fino al 2% del Pil, anche a rischio di spaccare la maggioranza. Molti grillini hanno già annunciato la volontà di non seguirlo sul riarmo. SuperMario, però, tira dritto e apre a maggiori importazioni di gas liquefatto dagli Usa, ma gli impianti per trattarlo sono pochi. Per questo l'Ue chiede ai partner di aumentare gli stoccaggi all'80% dei depositi per affrontare il prossimo inverno.

La Rosa e Pepe da pagina 2 a 5

La denuncia di Prandini di Coldiretti
«Interventi Ue deboli Per l'agricoltura serve di più»
Caleri a pagina 2

La denuncia del sindaco di Irpin
«Mosca sta usando le bombe al fosforo»
Frasca a pagina 6

Indagine Pandora Papers
Il tesoro di Zelensky nascosto all'estero nei paradisi fiscali



Di Corrado a pagina 7

- COMMENTI**
- **MAZZONI** a pagina 12
Le insidie del partito trasversale anti-Putin
 - **PARAGONE** a pagina 12
Alla pace non si arriva con l'aiuto delle armi
 - **GIACOBINO** a pagina 12
Controllo di Generali S'infiamma lo scontro

ARTEMISIA LAB
ANALISI COVID-19

ETU CHE VARIANTE HAI?

- BETA SUDAFRICANA - ALFA INGLESE
- GAMMA BRASILENA - DELTA INDIANA
- OMICRON SUDAFRICANA
- LAMDA PERUVIANA - MU COLOMBIANA
- B.1.630 - KAPPA/OTA/ETA E ALTRE VARIANTI MULTI COUNTRY

Nella Rete ARTEMISIA Lab è Possibile Effettuare il Test per Valutare Ogni Tipo Variante di Sars-Cov-2 (Mutazioni della Proteina Spike) con un Software di Analisi di Ultima Generazione

DIAGNOSTICA COVID-19
Tempore Molecolare RT-PCR con QR CODE con codice QR per ottenere il Green Pass
Tempore salivari - Test Rapidi Antigenici
Test Rapidi Antigenici con Indici COI di 1 e 10 Generazione
Test Serologici

www.artemisialab.it seguici su

Il diario
di Maurizio Costanzo

Pensate: hanno scoperto un truffatore seriale che dorme e mangia gratis in 35 alberghi. Torna alla memoria un film dal titolo «Prova a prendermi» interpretato da Di Caprio nei panni di un truffatore. Ma il problema è un altro, nessuno ci dice questo qui che dormiva e mangiava gratis in trenta alberghi, come ha fatto? Non per copiarlo, ma per capirlo. Nella testa di ogni truffatore c'è la testa di un intelligente che ha cambiato strada.



SODDISFATTI O RIMBORSATI

Prostamol

30 Capsule 160mg

NON HAI PIÙ SCUSE

Con il nuovo integratore Prostamol M80, il tuo corpo si rigenera e si protegge. Il tuo sistema circolatorio si rinforza e il tuo stile di vita sano. Trovati comodo e fermi e Condizioni su www.prostamol.it





Inserto estraibile da pagina 17

★ ★ ★ ★ ★

PNRR
Istruzioni per l'uso

★ ★ ★ ★ ★

ventiseiesimo
DOSSIER
sugli aiuti dalle banche

L'India di Modi, benché rivale della Cina, ora sta con Putin: un'alleanza geopolitica che ha sorpreso Biden
Tino Oldani a pag. 6

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Salvo il regime dei forfettari

L'aliquota resta al 15% e il tetto a 65 mila euro. Via l'Irap a società di persone e studi associati. Riforma degli acconti per gli autonomi. Cedolare secca con aliquota al 23%

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 *Sostegni ter - Il testo del decreto convertito in legge dalle Camere*

Arte - La legge sui reati contro il patrimonio culturale e paesaggistico

Pertinenze - L'ordinanza della Corte di cassazione sulle agevolazioni prima casa

In salvo il regime dei forfettari al 15% con il tetto a 65 mila euro e la possibilità al superamento delle condizioni di una exit tax. Via Irap per società di persone e studi associati. Riforma degli acconti di novembre per gli autonomi. La cedolare secca verso una nuova aliquota del 23% con la possibilità di una fase transitoria in cui rimarrà al 21%. Sono le modifiche concordate tra ministero dell'economia e maggioranza.

Bartelli a pag. 30

L'ambasciatore Terzi: Mosca e Pechino vanno in tandem, non ci sarà mediazione



La Cina può essere un mediatore tra Russia e Ucraina? «Assurdo solo averlo pensato», dice Giulio Terzi di Sant'Agata, ambasciatore, già ministro degli esteri del governo Monti. «Mosca e Pechino vanno in tandem, hanno sottoscritto un patto di acciaio e l'invasione dell'Ucraina era stata abbondantemente concordata. Certo Pechino non si aspettava questa evoluzione, ed è probabile che se la guerra dovesse protrarsi Xi Jinping alzi la cornetta per dire a Putin di fermarsi. Un conflitto prolungato, e le tensioni internazionali che ne deriverebbero, non fanno gli interessi della Cina».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Giorgia, Giulio e due Matteo sono quattro giovani affetti dalla sindrome di Down che da pochi giorni gestiscono "Dadi Home", una nuova struttura ricettiva nel centro di Padova: cinque camere doppie e prima colazione come un bed&breakfast qualsiasi che però, in questo caso, si chiama "Casa vacanze" perché la legge prevede che la disabile bed&breakfast si possa usare solo quando il luogo di ospitalità è anche la casa in cui si vive. "Dadi Home" adotta un design minimal, gli ambienti sono lussuosi ed ha un giardino esterno. Un ambiente bello e sofisticato, concepito anche per sfiorare lo stereotipo che i posti con persone con disabilità siano tristi. Il progetto mira a rendere i quattro giovani indipendenti e ad aprirli alla socialità di una professione di questo tipo con clienti sempre diversi e che vengono da ogni parte del mondo. Il progetto (che è costato 700mila euro) è stato finanziato dalla Fondazione Cariparo e da molti altri volontari. Un investimento che vale la pena di fare e che sta suscitando imitatori.

28 ACCORDI

Quell'alleanza commerciale del 2013 tra Letta e Putin

Merli a pag. 6

www.telepass.com

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

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

Hai mai pensato di pagare i parcheggi convenzionati con Telepass? E anche noleggiare un monopattino, pagare il taxi, il carburante o la ricarica elettrica? 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

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



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 24 marzo 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Firenze, la richiesta dei parenti delle vittime

**L'auto rossa, la pistola
«Riaprite l'indagine
sul mostro di Firenze»**

Brogioni a pagina 19



Il viaggio

**Forte dei Marmi
non chiude
le porte ai russi**

Navari nel Fascicolo Regionale



«Putin ha già perso, dovrà ritirarsi»

Il politologo Luttwak, già consigliere del Pentagono: «L'invasione è fallita ma bisogna continuare a inviare aiuti militari a Zelensky»
Mossa dello zar, il gas si paga coi rubli. Biden a Bruxelles: altre sanzioni. La Nato avverte: se Mosca usa armi chimiche reazione dura

Servizi
da p. 2 a p. 13

I punti oscuri e il punto fermo
**Cosa sappiamo
"veramente"
di questa guerra**

Michele Brambilla

Sempre più persone si chiedono: ma che cosa sappiamo su quel che succede "veramente" in Ucraina? La domanda non è campata per aria. A un mese dall'inizio della guerra, infatti, nessuno di noi qui in Italia, ma in genere nel mondo, può dire di avere una visione chiara del campo di battaglia. Ad esempio. Quanti sono i soldati russi uccisi? Quattro giorni fa l'intelligence americana, citata dal New York Times, parlava di settemila; ieri circolava il numero di quindicimila, e forse non siamo lontani dalla realtà perché il giornale filo-governativo russo Komsomolskaya Pravda ha scritto che «quasi diecimila soldati russi sono morti dall'inizio del conflitto».

Continua a pagina 4

NELLA CAPITALE UCRAINA: PALAZZI DISTRUTTI E COMBATTIMENTI



Un pompiere in un palazzo di Kiev distrutto dai russi

**Eccoci a Kiev,
sotto le bombe
del fronte**

di Salvatore Garzillo
KIEV

L'umidità appanna ogni cosa, la banchina della stazione di Lviv è stranamente affollata. Sono le 23 e aspettiamo tutti il treno per Kyiv (qui nessuno vuole pronunciarlo alla russa, Kiev). All'andata bisogna pagare, al ritorno il viaggio è gratis perché se te ne vai da Kyiv stai scappando dalle bombe. Il treno è in ritardo di un'ora ma il capostazione ha la risposta: «Cosa vuoi, è la guerra». L'arrivo è previsto alle 8, quando il coprifuoco di 36 ore imposto nella capitale sarà appena terminato.

Continua a pagina 3

DALLE CITTÀ

Firenze

**Cala la benzina
La mappa
dei ribassi
al distributore**

Servizi in Cronaca

Firenze

**Da Fondazione Cr
17 milioni di euro
per il territorio**

Mugnaini in Cronaca

Firenze

**Tramvia e pensiline
Nardella: «Assurdo
vietarle sui viali»**

Fichera in Cronaca



Ashleigh Barty, 25 anni, si ritira da numero uno
**Quelli che lasciano al top
La tennista: voglio vivere**

Rabotti a pagina 15



Intervista al regista francese Jean-Jacques Annaud
**«La mia Notre-Dame
Una storia di coraggio»**

Bogani a pagina 25

Modenantiquaria
XXXV Mostra di Alto Antiquariato
26 marzo - 3 aprile 2022
MODENAFIERE

In contemporanea:
SCULPTURA **PETRA**
CAPOLAVORI ITALIANI DAL XVII AL XX SECOLO

PREVIEW venerdì 25 marzo
www.modenantiquaria.it

Partner: BPER, La Galleria



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 69

Giovedì 24 marzo 2022

Oggi con Italian Tech

In Italia € 1,70

Zelensky: “La guerra lampo di Putin è fallita”

Intervista al presidente ucraino: “Le nostre città sono devastate ma noi resistiamo, il nemico è demoralizzato”

di Maurizio Molinari
alle pagine 2 e 3



Assorto
Il presidente Volodymyr Zelensky, 44 anni, in tenuta militare sulle scale del Palazzo sulla via Bankova

Prime defezioni russe: l'ex vicepremier Chubais lascia il Paese. Il sindaco di Kiev: Irpin quasi riconquistata. I campi allagati fermano i tank. La mossa del Cremlino per aggirare le sanzioni: “Solo rubli per il nostro gas”. Draghi pressa la Ue e prepara nuovi ristori, anche in deficit

Oggi Biden in Europa: le linee rosse Nato contro l'uso delle armi chimiche di Mosca

Il commento

L'errore siriano di Obama

di Tahar Ben Jelloun

Non europei possiamo dire: “Non abbiamo salvato Aleppo dalle bombe russe nel 2013 e malgrado la resistenza dei suoi cittadini stiamo per perdere Kiev”.

a pagina 31

L'analisi

Il ritorno dei gialloverdi

di Francesco Bei

La storica giornata di martedì sarà forse ricordata come una parentesi nell'atteggiamento della politica italiana nei confronti della guerra.

a pagina 31

dalla nostra inviata a Mosca
Rosalba Castelletti

Chubais era sopravvissuto al crollo dell'Urss e al passaggio di testimone da Eltsin a Putin.

a pagina 4
con servizi da pagina 5 a pagina 17

dal nostro inviato a Bruxelles
Paolo Mastrolilli

Biden ripete che vuole evitare la Terza guerra mondiale. Ma ieri ha detto che l'uso di armi chimiche russe in Ucraina è «una minaccia reale».

a pagina 8

Diritti

Le afgane tradite dai talebani. Scuole riaperte e subito chiuse

Barty, il bello di dire basta quando sei la numero uno

di Pontecorvo, Sadat e Valerio
alle pagine 18, 19 e 30

di Audisio e Stancanelli
alle pagine 30 e 45

Gli approfondimenti

Il mese che ha cambiato il mondo



Servizi di Paolo Brera, Rosalba Castelletti, Concita De Gregorio, Gianluca Di Fuo, Paolo Garimberti, Bernard-Henri Lévy, Ezio Mauro, Maurizio Molinari, Gianni Riotta, Gabriele Romagnoli, Mikhail Shishkein, Fabio Tonacci, Giampaolo Visetti e Corrado Zantoro

nell'inserto centrale



Domani sul Venerdì una giornata in Russia davanti alla tv. La guerra raccontata dalla disinformazione

SCARPA



SCARPA.COM

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

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

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

con Le Leggende del Rock
€ 15,60

NZ



Torino Figli di coppie gay, no alla registrazione
Lo Russo al prefetto: "Uno stop intollerabile"

FILIPPO FEMIA - PAGINA 15



KABUL, LE RAGAZZE
E LA SCUOLA NEGATA

MICHELA MARZANO



Ieri, dopo oltre 7 mesi di chiusura, si sono riaperte le scuole afgane. Ma, a differenza dei ragazzi che hanno potuto entrare in classe e ricominciare a seguire le lezioni, le ragazze sono dovute tornare a casa. - PAGINA 19



LA STAMPA



GIOVEDÌ 24 MARZO 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € CON ITALIAN TECH II ANNO 156 II N. 82 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

IL SINDACO DI IRPIN: BOMBE AL FOSFORO SULLA CITTÀ. L'ACCUSA DI ZELENKY AI COLOSSI FRANCESI: SOSTENETE LA GUERRA. BIDEN AL G7 DI BRUXELLES

Sfida di Putin: voglio rubli per il gas

Draghi: noi paghiamo in euro. La Nato schiera quattro battaglioni al confine orientale. Il Cremlino espelle i diplomatici Usa

IL CASO

L'EUROPA RISCRIVE I PIANI ENERGETICI

MARCO BRESOLIN
INVIATO A BRUXELLES

Tra l'Unione europea e Vladimir Putin è in corso una partita a poker sul gas. I governi Ue hanno sin qui adottato una strategia piuttosto conservatrice, evitando di alzare la posta. Ieri invece il capo del Cremlino ha fatto una mossa azzardata e per ora nessuno è in grado di capire se si tratti di un bluff oppure no. - PAGINA 2 SERVIZI - PAGINE 2-11

IL RETROSCENA

LA BANCA DI MOSCA SI RIBELLA A PUTIN

FRANCESCA SPORZA

Chi si aspettava che fossero gli oligarchi, o i politici della cerchia più stretta, a lanciare per primi segnali di insofferenza e ribellione a Vladimir Putin ieri ha dovuto spostare lo sguardo in un'altra direzione, verso coloro che hanno a cuore, perché ne conoscono i meccanismi, il destino dell'economia russa. - PAGINA 3

L'ANALISI

CHIUDERE I TUBI PROSSIMA MOSSA

DAVIDE TABARELLI

È surreale e allo stesso tempo agghiacciante la richiesta di Putin. Surreale perché è fuori dal tempo, riporta indietro la storia ai tempi dell'Unione Sovietica, quando ci furono altri tentativi di quotare il barile di petrolio in rubli. Lo fece anche, in passato, l'Iran sotto sanzione da parte degli Usa. - PAGINA 19

ALL'INTERNO L'INSERTO SPECIALE DI SEDICI PAGINE

LA STAMPA

24 MARZO 2022

UN MESE DOPO L'INVASIONE DELLA UCRAINA
LE CAUSE, LE CONSEGUENZE, LE VITTIME, GLI SCENARI

НЕТ ВОЙНЕ No alla guerra

Perché è finita la vita di prima

FRANCESCA MANNOCCHI

La vita di prima è finita. La guerra si può riassumere così, con una frase netta che parla solo al tempo presente. Quando sono atterrata a Kiev, il 20 febbraio, pur consapevole della minaccia reale, ero convinta che Putin non avrebbe lanciato una guerra totale contro l'Ucraina. - NELL'INSERTO DI 16 PAGINE

ALBERTO SIMONI
INVIATO A BRUXELLES

La Nato si blinda a Est e schiera quattro nuovi battaglioni in Romania, Slovacchia, Ungheria e Bulgaria. Mosca espelle i diplomatici Usa. Oggi il presidente americano Joe Biden sarà al vertice dell'Alleanza Atlantica e al G7. - PAGINA 7

I REPORTAGE

Bombardamenti su Kiev muore giornalista russa

FRANCESCO SEMPRINI
INVIATO A KIEV



Su Kiev continuano i bombardamenti mentre il fronte del Nord resiste. Sotto un attacco muore una giornalista russa. - PAGINA 10

È cominciato lo scisma della Chiesa ortodossa

NICCOLÒ ZANCAN
INVIATO A LEOPOLI



È l'inizio di uno scisma nella Chiesa ortodossa: l'addio al Patriarcato di Mosca, «chiesa che benedice la guerra». - PAGINA 11

L'INTERVISTA

Conte bocchia le spese militari "Voteremo no all'aumento"

ANDREA MALAGUTI

Se aumentano le spese militari il governo cade. O almeno rischia grosso. Lo dice Giuseppe Conte anche se lo dice in modo diverso: «Non potremmo assecondare un voto che individuasse come prioritario l'incremento delle spese militari a carico del nostro bilancio. In questo caso il Movimento non potrebbe fare altro che votare contro». Sarebbe la fine dell'esecutivo, presidente. «Ognuno farà le sue scelte». E sulla assenza in Aula per il discorso di Zelensky spiega: «Non vado mai. L'ho seguito dall'ufficio. Basta con le polemiche e con la caccia alle streghe contro i Cinque Stelle». - PAGINE 12-13

IL RACCONTO

IL NOSTRO ORRORE SEDUTI SUL DIVANO

SIMONETTA SCIANDIVASCI

Da un mese, come tutti o quasi tutti in Occidente, guardo la guerra da casa. Precisamente, la guardo «dal divano», come piace specificare ai colpevolisti consapevoli, autocritici, autocoscienti, che tengono a ribadire e ricordare, con strafottente cinismo, a chi osi dirsi rabbiato, che da questa parte di mondo siamo fortunati, e, al solito, privilegiati: non ci sono le bombe. - PAGINA 19

BUONGIORNO

Intervistato da Christiane Amanpour, il capo della comunicazione del Cremlino, Dmitrij Peskov, ha ammesso che la Russia potrebbe usare armi nucleari se si sentisse minacciata nella sua esistenza. Un ammonimento anche di qualche precisione se non provenisse da un ambientino in cui il capostabone, Vladimir Putin, è fermamente convinto di non avere mai invaso l'Ucraina. Per non dire di quella specie di sacerdote di Odino, Aleksandr Dugin, che considera una minaccia all'esistenza della Russia anche il Gay Pride e il cheeseburger. Insomma, non siamo dotati di coordinate abbastanza precise con cui prevenire i nervosismi atomici moscoviti, a meno di non seguire i consigli di alcuni fra i più assidui della complessità: domandarci dove abbiamo sbagliato, indagare le ragioni profonde dell'aggressore, non armare l'aggressi-

E il cheeseburger?

MATTIA FELTRI

to, quindi negoziamo la resa. In effetti così andrebbe tutto a posto: Putin l'avrebbe vinta, noi scampavamo le ripercussioni energetiche o belliche, buonanotte all'Ucraina e arriverci alla prossima. Se invece continuassimo a pensare che una democrazia europea non può essere smantellata coi carretti dal primo teppista che passa, toccherebbe mettere in conto le risorse esplosive del suddetto teppista. Dunque, sostenere la resistenza ucraina minaccerà o no l'esistenza della Russia? Stabilire sanzioni economiche, magari fino all'embargo del gas e del petrolio, minaccerà o no l'esistenza della Russia? E affermare che Putin è un pazzo criminale di guerra? E mangiare un cheeseburger? Perché se dovessimo mai prenderci un'atomica in testa, poi ai sopravvissuti toccherà indagare le ragioni profonde del bombardato.

REINHOLD MESSNER LA MIA VITA AL LIMITE

OGGI IL 2° VOLUME

AVVENTURE IN ALTA QUOTA

ASTON MARTIN MILANO
Scopri il luxury SUV più potente al mondo
DBX 707
ASTON MARTIN Milano
Viale Certosa, 187 Milano
Per info +39 02 4351 0988

Donnas
FIERA MILLENARIA DELL'ARTIGIANATO VALDOSTANO DI TRADIZIONE
INFO E PRENOTAZIONI:
www.lovevda.it
www.comune.donnas.ao.it
Tel. 0125.804843
pontsaintmartin@turismo.vda.it



ISCC
FINTECH

www.isccfintech.it

Integrated System Credit Consulting

Stellantis avvia il piano batterie Investimento da 2,3 miliardi, dal governo 370 milioni

La fabbrica di Termoli sarà sviluppata dalla joint venture con Total e Mercedes. Intanto Vw punta 7 mld per la gigafactory in Spagna **Bertolino a pagina 15**



il quotidiano dei mercati finanziari

Ralph Lauren torna in scena a New York nelle sale del Moma

Il designer statunitense ha sfilato live per la prima volta da settembre 2019

Roncato in MF Fashion

Anno XXXIII n. 58
Giovedì 24 Marzo 2022
€2,00 *Classificatori*

ISCC
FINTECH

www.isccfintech.it

Integrated System Credit Consulting

FTSE MIB -0,96% 24.299 DOW JONES -1,29% 34.359 NASDAQ -1,32% 13.923 DAX -1,31% 14.284 SPREAD 151 (-2) €/S 1,0985

EFFETTO BOOMERANG DELLE SANZIONI PER CHI TRATTA DERIVATI

Putin incastra le banche

Le *misure* varate contro la Russia aumentano il rischio di *congelare* le transazioni Mosca impone all'Europa di pagare il *gas* con il *rublo*, che così recupera il 10% *Energia*: gli extra-profitti valgono 40 miliardi. Il caso *Sogin* arriva alle Camere

EFFETTO GUERRA SUI TASSI, INTESA SANPAOLO EMETTE UN BOND AT1 AL 6,3%

Carosielli, Dal Maso, Gualtieri e Pira alle pagine 2, 3 e 6



PRESENTAZIONE A GIUGNO

Net Insurance batte le attese e mette a punto il nuovo piano industriale

Messia a pagina 9

ACQUISTI PER 400 MLN

Gli anti-Covid abbondano ma la burocrazia ne blocca l'uso

Boeris a pagina 7

SOSPESO DALLA COMPAGNIA

In Generali si alza lo scontro tra i vertici e Cirinà, il candidato ceo di Caltagirone

Follis a pagina 9




www.telepass.com

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

Hai mai pensato di pagare i parcheggi convenzionati con Telepass? E anche noleggiare un monopattino, pagare il taxi, il carburante o la ricarica elettrica? 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.

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

Telepass
LA VIA DELLA SEMPLICITÀ

Corriere Marittimo

Primo Piano

Decesso porto di Taranto - Assoporti: "Cordoglio e amarezza, su sicurezza e salute non si transige"

Assoporti ritorna a stringersi intorno ai familiari di un lavoratore portuale deceduto in porto Cordoglio e amarezza per il decesso di un operaio nel porto di Taranto

ROMA - 'Anzitutto esprimo il cordoglio di tutta l' Associazione ai familiari di Massimo De Vita, lavoratore portuale deceduto nel porto di Taranto,' esordisce così il presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, dopo la notizia del decesso di un altro lavoratore portuale nel porto di Taranto. Soltanto qualche mese fa, l' Associazione dei Porti Italiani aveva ribadito l' impegno a fare quanto possibile per scongiurare ulteriori perdite di vita nei porti a seguito di alcuni incidenti nei porti italiani. Ciò in ragione del fatto che è necessario diffondere ancora di più l' attenzione su questo tema cruciale. ' La sicurezza e la salute dei lavoratori è un bene sul quale non si può transigere . Abbiamo fatto diversi incontri sia con il cluster che con le parti sociali per affrontare questo tema che deve essere al centro dell' attenzione di tutti. Il lavoro è fonte di benessere e sicurezza, e non vogliamo che diventi motivo di dolore . In questo senso, stiamo cercando di accompagnare la fase di profonda trasformazione del mondo del lavoro in atto con una campagna di informazione e formazione,' ha concluso Giampieri.



Portuale muore a Taranto

di Redazione

Taranto - un ex dipendente della società Taranto Container Terminal, di 40 anni, attualmente in carico alla Compagnia portuale e assegnato in somministrazione a una ditta d' appalto, è morto ieri mattina in un incidente sul lavoro in porto. La vittima, Massimo De Vita, è stato schiacciato e ucciso da un grosso telaio in ferro che si è ribaltato durante le operazioni di movimentazione a terra di un carico di pale eoliche. In tarda serata il presidente di **Assoport**, Rodolfo Giampieri, ha voluto esprimere il proprio cordoglio ai familiari del portuale. Soltanto qualche mese fa - si legge in una nota stampa di **Assoport** - l' Associazione dei Porti Italiani aveva ribadito l' impegno a fare quanto possibile per scongiurare ulteriori perdite di vita nei porti a seguito di alcuni incidenti nei porti italiani. Ciò in ragione del fatto che è necessario diffondere ancora di più l' attenzione su questo tema cruciale. 'La sicurezza e la salute dei lavoratori è un bene sul quale non si può transigere. Abbiamo fatto diversi incontri sia con il cluster che con le parti sociali per affrontare questo tema che deve essere al centro dell' attenzione di tutti. Il lavoro è fonte di benessere e sicurezza, e non vogliamo che diventi motivo di dolore. In questo senso, stiamo cercando di accompagnare la fase di profonda trasformazione del mondo del lavoro in atto con una campagna di informazione e formazione' ha concluso Giampieri.

Menu



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settennionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARGO CASALE



Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e migliorare il nostro trading. Continuando la navigazione accetti i nostri termini.

OK

Primo Magazine

Primo Piano

Assoporti, cordoglio e amarezza per il decesso di un operaio nel porto di Taranto

23 marzo 2022 - "Anzitutto esprimo il cordoglio di tutta l' Associazione ai familiari di Massimo De Vita, lavoratore portuale deceduto nel porto di Taranto," esordisce così il Presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, dopo la notizia del decesso di un altro lavoratore portuale nel porto di Taranto. Soltanto qualche mese fa, l' Associazione dei Porti Italiani aveva ribadito l' impegno a fare quanto possibile per scongiurare ulteriori perdite di vita nei porti a seguito di alcuni incidenti nei porti italiani. Ciò in ragione del fatto che è necessario diffondere ancora di più l' attenzione su questo tema cruciale. "La sicurezza e la salute dei lavoratori è un bene sul quale non si può transigere. Abbiamo fatto diversi incontri sia con il cluster che con le parti sociali per affrontare questo tema che deve essere al centro dell' attenzione di tutti. Il lavoro è fonte di benessere e sicurezza, e non vogliamo che diventi motivo di dolore. In questo senso, stiamo cercando di accompagnare la fase di profonda trasformazione del mondo del lavoro in atto con una campagna di informazione e formazione," ha concluso Giampieri.



Pnrr: 21,7 mln al sistema portuale Adriatico settentrionale

Fondi nell' ambito del programma Green Ports

(ANSA) - VENEZIA, 23 MAR - Nell' ambito del programma Green Ports, collegato al Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza e voluto dal Ministero della Transizione Ecologica, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** si è aggiudicata 21,7 milioni di euro di finanziamenti per la realizzazione di nove progetti relativi all' efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di Venezia e Chioggia. Le proposte progettuali, presentate dall' Authority veneta e dai terminalisti coinvolti, ciascuno per propria competenza in risposta al bando previsto dal programma Green Ports del Mite che ha lo scopo di ridurre le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili nei porti e nelle città portuali, dovranno essere attuate entro il 2025. Nel dettaglio, i Porti di Venezia e Chioggia si sono visti assegnare 11,6 milioni di euro per la realizzazione di impianti fotovoltaici presso i terminal PSA Venice-Vecon, Terminal Rinfuse Venezia Spa e Venezia Terminal Passeggeri, per l' elettrificazione delle banchine Veneto e Sali del Terminal Multiservice a Porto Marghera e per l' installazione di otto colonnine per l' alimentazione di energia elettrica per autovetture. A queste si aggiungono le risorse riconosciute per gli investimenti dedicati allo sviluppo dell' idrogeno per complessivi 10,1 milioni di euro destinati alla realizzazione di una piccola centrale di produzione e della relativa stazione di rifornimento, all' acquisto di due locotrattori ad idrogeno e di un mezzo nautico ad idrogeno e infine la creazione di un punto di produzione di energia elettrica a cella combustibile nell' area Venice Newport Container & Logistics S.p.A. (ANSA).



Pnrr, Porti Venezia Chioggia: da Mite 21,7 mln euro Green ports

Per 9 progetti di efficientamento energetico e rinnovabili

Venezia, 23 mar. (askanews) - Nell' ambito del programma Green Ports, collegato al Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza e voluto dal Ministero della Transizione Ecologica (MiTE), l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** si è aggiudicata 21.7 milioni di euro di finanziamenti per la realizzazione di nove progetti relativi all' efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di Venezia e Chioggia. Le proposte progettuali, presentate dall' Authority veneta e dai terminalisti coinvolti, ciascuno per propria competenza in risposta al bando previsto dal programma Green Ports del MITE che ha lo scopo di ridurre le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili nei porti e nelle città portuali, dovranno essere attuate entro il 2025. (Segue)



AdSP adriatico settentrionale: dal MITE 21,7 mln per progetti efficientamento energetico

(FERPRESS) Venezia, 23 MAR Nell'ambito del programma Green Ports, collegato al Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza e voluto dal Ministero della Transizione Ecologica (MiTE), l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale si è aggiudicata 21.7 milioni di euro di finanziamenti per la realizzazione di nove progetti relativi all'efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di Venezia e Chioggia. Le proposte progettuali, presentate dall'Authority veneta e dai terminalisti coinvolti, ciascuno per propria competenza in risposta al bando previsto dal programma Green Ports del MITE che ha lo scopo di ridurre le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili nei porti e nelle città portuali, dovranno essere attuate entro il 2025. Nel dettaglio, i Porti di Venezia e Chioggia si sono visti assegnare 11.6 milioni di euro per la realizzazione di impianti fotovoltaici presso i terminal PSA VeniceVecon, Terminal Rinfuse Venezia SPA e Venezia Terminal Passeggeri, per l'elettificazione delle banchine Veneto e Sali del Terminal Multiservice a Porto Marghera e per l'installazione di otto colonnine per l'alimentazione di energia elettrica per autovetture. A queste si aggiungono le risorse riconosciute per gli investimenti dedicati allo sviluppo dell'idrogeno per complessivi 10.1 milioni di euro destinati alla realizzazione di una piccola centrale di produzione e della relativa stazione di rifornimento, all'acquisto di due locotrattoni ad idrogeno e di un mezzo nautico ad idrogeno e infine la creazione di un punto di produzione di energia elettrica a cella combustibile nell'area Venice Newport Container & Logistics S.p.A. Siamo soddisfatti del risultato ottenuto commenta il Presidente di ADSPMAS, Fulvio Lino Di Blasio- è stato riconosciuto il valore delle proposte progettuali presentate dagli scali veneti. Si tratta di risorse ingenti che sono sicuro sapremo investire al meglio ma soprattutto di una grande opportunità per lo sviluppo logistico e intermodale dei nostri porti e per continuare a dare concreta attuazione alla transizione verde prevista dal Green Deal europeo.

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

AdSP adriatico settentrionale: dal MITE 21,7 mln per progetti efficientamento energetico

Author : com

Date : 23 Marzo 2022

(FERPRESS) - Venezia, 23 MAR - Nell'ambito del programma Green Ports, collegato al Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza e voluto dal Ministero della Transizione Ecologica (MiTE), l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale si è aggiudicata 21.7 milioni di euro di finanziamenti per la realizzazione di nove progetti relativi all'efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di Venezia e Chioggia.

Le proposte progettuali, presentate dall'Authority veneta e dai terminalisti coinvolti, ciascuno per propria competenza in risposta al bando previsto dal programma Green Ports del MITE che ha lo scopo di ridurre le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili nei porti e nelle città portuali, dovranno essere attuate entro il 2025.

Nel dettaglio, i Porti di Venezia e Chioggia si sono visti assegnare 11.6 milioni di euro per la realizzazione di impianti fotovoltaici presso i terminali PSA Venice-Vecon, Terminal Rinfuse Venezia SPA e Venezia Terminal Passeggeri, per l'elettificazione delle banchine Veneto e Sali del Terminal Multiservice a Porto Marghera e per l'installazione di otto colonnine per l'alimentazione di energia elettrica per autovetture. A queste si aggiungono le risorse riconosciute per gli investimenti dedicati allo sviluppo dell'idrogeno per complessivi 10.1 milioni di euro destinati alla realizzazione di una piccola centrale di produzione e della relativa stazione di rifornimento, all'acquisto di due locotrattoni ad idrogeno e di un mezzo nautico ad idrogeno e infine la creazione di un punto di produzione di energia elettrica a cella combustibile nell'area Venice Newport Container & Logistics S.p.A.

"Siamo soddisfatti del risultato ottenuto - commenta il Presidente di ADSPMAS, Fulvio Lino Di Blasio- è stato riconosciuto il valore delle proposte progettuali presentate dagli scali veneti. Si tratta di risorse ingenti che sono sicuro sapremo investire al meglio ma soprattutto di una grande opportunità per lo sviluppo logistico e intermodale dei nostri porti e per continuare a dare concreta attuazione alla transizione verde prevista dal Green Deal europeo".

1/3

Il Nautilus

Venezia

PNRR - GREEN PORTS, DAL MITE 21.7 MILIONI DI EURO ALL' ADSP MAS PER NOVE PROGETTI DI EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI

Il Presidente Di Blasio: 'Un importante riconoscimento delle proposte progettuali presentate nonché una spinta propulsiva per lo sviluppo logistico, intermodale e la transizione verde degli scali di Venezia e Chioggia, in linea con il Green Deal europeo'

Venezia - Nell' ambito del programma Green Ports, collegato al Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza e voluto dal Ministero della Transizione Ecologica (MiTE), l' Autorità di Sistema **Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** si è aggiudicata 21.7 milioni di euro di finanziamenti per la realizzazione di nove progetti relativi all' efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di Venezia e Chioggia. Le proposte progettuali, presentate dall' Authority veneta e dai terminalisti coinvolti, ciascuno per propria competenza in risposta al bando previsto dal programma Green Ports del MITE che ha lo scopo di ridurre le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili nei porti e nelle città portuali, dovranno essere attuate entro il 2025. Nel dettaglio, i Porti di Venezia e Chioggia si sono visti assegnare 11.6 milioni di euro per la realizzazione di impianti fotovoltaici presso i terminali PSA Venice-Vecon, Terminal Rinfuse Venezia SPA e Venezia Terminal Passeggeri, per l' elettrificazione delle banchine Veneto e Sali del Terminal Multiservice a Porto Marghera e per l' installazione di otto colonnine per l' alimentazione di energia elettrica per autovetture. A queste si aggiungono le risorse riconosciute per gli investimenti dedicati allo sviluppo dell' idrogeno per complessivi 10.1 milioni di euro destinati alla realizzazione di una piccola centrale di produzione e della relativa stazione di rifornimento, all' acquisto di due locomotori ad idrogeno e di un mezzo nautico ad idrogeno e infine la creazione di un punto di produzione di energia elettrica a cella combustibile nell' area Venice Newport Container & Logistics S.p.A. 'Siamo soddisfatti del risultato ottenuto - commenta il Presidente di ADSPMAS, Fulvio Lino Di Blasio- è stato riconosciuto il valore delle proposte progettuali presentate dagli scali veneti. Si tratta di risorse ingenti che sono sicuro sapremo investire al meglio ma soprattutto di una grande opportunità per lo sviluppo logistico e intermodale dei nostri porti e per continuare a dare concreta attuazione alla transizione verde prevista dal Green Deal europeo'.

ADSP MAS: PNRR - GREEN PORTS, DAL MITE 21.7 MILIONI DI EURO PER 9 PROGETTI

Il Presidente Di Blasio: "Un importante riconoscimento delle proposte progettuali presentate nonché una spinta propulsiva per lo sviluppo logistico, intermodale e la transizione verde degli scali di Venezia e Chioggia, in linea con il Green Deal europeo"

Venezia, 23 marzo 2022 - Nell' ambito del programma Green Ports , collegato al Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza e voluto dal Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) , l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** si è aggiudicata 21.7 milioni di euro di finanziamenti per la realizzazione di nove progetti relativi all' efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di Venezia e Chioggia. Le proposte progettuali, presentate dall' Authority veneta e dai terminalisti coinvolti, ciascuno per propria competenza in risposta al bando previsto dal programma Green Ports del MITE che ha lo scopo di ridurre le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili nei porti e nelle città portuali, dovranno essere attuate entro il 2025. Nel dettaglio, i Porti di Venezia e Chioggia si sono visti assegnare 11.6 milioni di euro per la realizzazione di impianti fotovoltaici presso i terminal PSA Venice-Vecon, Terminal Rinfuse Venezia SPA e Venezia Terminal Passeggeri, per l' elettrificazione delle banchine Veneto e Sali del Terminal Multiservice a Porto Marghera e per l' installazione di otto colonnine per l' alimentazione di energia elettrica per autovetture. A queste si aggiungono le risorse riconosciute per gli investimenti dedicati allo sviluppo dell' idrogeno per complessivi 10.1 milioni di euro destinati alla realizzazione di una piccola centrale di produzione e della relativa stazione di rifornimento, all' acquisto di due locomotori ad idrogeno e di un mezzo nautico ad idrogeno e infine la creazione di un punto di produzione di energia elettrica a cella combustibile nell' area Venice Newport Container & Logistics S.p.A. "Siamo soddisfatti del risultato ottenuto - commenta il presidente di ADSPMAS, Fulvio Lino Di Blasio - è stato riconosciuto il valore delle proposte progettuali presentate dagli scali veneti. Si tratta di risorse ingenti che sono sicuro sapremo investire al meglio ma soprattutto di una grande opportunità per lo sviluppo logistico e intermodale dei nostri porti e per continuare a dare concreta attuazione alla transizione verde prevista dal Green Deal europeo".



I porti italiani e l'impegno green

A Venezia e Chioggia 21,7 milioni per progetti relativi a efficientamento energetico e produzione di energia da fonti rinnovabili

Redazione

VENEZIA Ci sarà tempo fino al 2025 per portare a compimento i progetti per i quali il Ministero della transizione ecologica, nell'ambito del programma Green Ports, ha assegnato all'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale 21,7 milioni di euro di finanziamenti. Si tratta di nove progetti relativi all'efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di Venezia e Chioggia, proposte presentate dall'Authority veneta e dai terminalisti coinvolti, ciascuno per propria competenza per ridurre le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili. 11,6 milioni di euro serviranno ai porti di Venezia e Chioggia per la realizzazione di impianti fotovoltaici presso i terminal PSA Venice-Vecon, Terminal Rinfuse Venezia Spa e Venezia Terminal Passeggeri, per l'elettificazione delle banchine Veneto e Sali del Terminal Multiservice a Porto Marghera e per l'installazione di otto colonnine per l'alimentazione di energia elettrica per autovetture. A queste si aggiungono le risorse riconosciute per gli investimenti dedicati allo sviluppo dell'idrogeno per 10,1 milioni di euro destinati alla realizzazione di una piccola centrale di produzione e della relativa stazione di rifornimento, all'acquisto di due locotrattori ad idrogeno e di un mezzo nautico ad idrogeno e infine la creazione di un punto di produzione di energia elettrica a cella combustibile nell'area Venice Newport Container & Logistics Spa. Siamo soddisfatti del risultato ottenuto -è il commento del presidente Fulvio Lino Di Blasio è stato riconosciuto il valore delle proposte progettuali presentate dagli scali veneti. Si tratta di risorse ingenti che sono sicuro sapremo investire al meglio ma soprattutto di una grande opportunità per lo sviluppo logistico e intermodale dei nostri porti e per continuare a dare concreta attuazione alla transizione verde prevista dal Green Deal europeo.



Sea Reporter

Venezia

PNRR-Green Ports, l' AdSP MAS si è aggiudicata 21.7 milioni di euro di finanziamenti

Per nove progetti di Efficientamento Energetico e Produzione di Energia da Fonti Rinnovabili Il Presidente Di Blasio: 'Un importante riconoscimento delle proposte progettuali presentate nonché una spinta propulsiva per lo sviluppo logistico, intermodale e la transizione verde degli scali di Venezia e Chioggia, in linea con il Green Deal europeo'

Redazione Seareporter.it

Venezia, 23 marzo 2022 - Nell' ambito del programma Green Ports , collegato al Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza e voluto dal Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) , l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** si è aggiudicata 21.7 milioni di euro di finanziamenti per la realizzazione di nove progetti relativi all' efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di Venezia e Chioggia. Le proposte progettuali, presentate dall' Authority veneta e dai terminalisti coinvolti, ciascuno per propria competenza in risposta al bando previsto dal programma Green Ports del MITE che ha lo scopo di ridurre le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili nei porti e nelle città portuali, dovranno essere attuate entro il 2025. Nel dettaglio, i Porti di Venezia e Chioggia si sono visti assegnare 11.6 milioni di euro per la realizzazione di impianti fotovoltaici presso i terminal PSA Venice-Vecon, Terminal Rinfuse Venezia SPA e Venezia Terminal Passeggeri, per l' elettrificazione delle banchine Veneto e Sali del Terminal Multiservice a Porto Marghera e per l' installazione di otto colonnine per l' alimentazione di energia elettrica per autovetture. A queste si aggiungono le risorse riconosciute per gli investimenti dedicati allo sviluppo dell' idrogeno per complessivi 10.1 milioni di euro destinati alla realizzazione di una piccola centrale di produzione e della relativa stazione di rifornimento, all' acquisto di due locomotori ad idrogeno e di un mezzo nautico ad idrogeno e infine la creazione di un punto di produzione di energia elettrica a cella combustibile nell' area Venice Newport Container & Logistics S.p.A. 'Siamo soddisfatti del risultato ottenuto - commenta il Presidente di ADSPMAS, Fulvio Lino Di Blasio - è stato riconosciuto il valore delle proposte progettuali presentate dagli scali veneti. Si tratta di risorse ingenti che sono sicuro sapremo investire al meglio ma soprattutto di una grande opportunità per lo sviluppo logistico e intermodale dei nostri porti e per continuare a dare concreta attuazione alla transizione verde prevista dal Green Deal europeo'.



Shipping Italy

Venezia

Con i fondi Green Ports al terminal Multiservice di Marghera arriverà il cold ironing

Il Mite ha aggiudicato 21,7 milioni di euro ai progetti verdi dello scalo veneziano e ai suoi terminalisti

In attesa che il Ministero della Transizione Ecologica si degni di ufficializzare il quadro completo, un'altra Autorità di Sistema Portuale - la prima è stata Ancona, che non ha però dato notizie sui 4 milioni destinati potenzialmente ai suoi terminalisti - ha reso noti gli esiti della propria partecipazione al bando Green Ports emanato l'estate scorsa dal dicastero guidato Roberto Cingolani.

Venezia ha dovuto accontentarsi dell'83,4% della posta ad essa destinata, aggiudicandosi, ha spiegato una nota, '21,7 milioni di euro di finanziamenti (su 26 disponibili, ndr) per la realizzazione di nove progetti relativi all'efficientamento energetico e alla produzione di energia da fonti rinnovabili negli scali di **Venezia** e Chioggia'. 'Nel dettaglio - ha spiegato una nota dell'Adsp veneta - i Porti di **Venezia** e Chioggia si sono visti assegnare 11,6 milioni di euro per la realizzazione di impianti fotovoltaici presso i terminal Psa Venice-Vecon, Terminal Rinfuse **Venezia** Spa e **Venezia** Terminal Passeggeri, per l'elettrificazione delle banchine Veneto e Sali del Terminal Multiservice a Porto Marghera e per l'installazione di otto colonnine per l'alimentazione di energia elettrica per autovetture. A queste si aggiungono le risorse riconosciute per gli investimenti dedicati allo sviluppo dell'idrogeno per complessivi 10,1 milioni di euro destinati alla realizzazione di una piccola centrale di produzione e della relativa stazione di rifornimento, all'acquisto di due locotrattori ad idrogeno e di un mezzo nautico ad idrogeno e infine la creazione di un punto di produzione di energia elettrica a cella combustibile nell'area Venice Newport Container & Logistics S.p.A.'. 'Siamo soddisfatti del risultato ottenuto - ha commentato il presidente di Adspmas, Fulvio Lino Di Blasio - è stato riconosciuto il valore delle proposte progettuali presentate dagli scali veneti. Si tratta di risorse ingenti che sono sicuro sapremo investire al meglio ma soprattutto di una grande opportunità per lo sviluppo logistico e intermodale dei nostri porti e per continuare a dare concreta attuazione alla transizione verde prevista dal Green Deal europeo'. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.

The screenshot shows the top part of a news article on the Shipping Italy website. At the top right, there is a search bar and a menu icon. Below that is the 'SHIPPING ITALY.IT' logo with the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The article title is 'Con i fondi Green Ports al terminal Multiservice di Marghera arriverà il cold ironing'. Below the title is a sub-headline: 'Il Mite ha aggiudicato 21,7 milioni di euro ai progetti verdi dello scalo veneziano e ai suoi terminalisti'. The author is 'DI REDAZIONE SHIPPING ITALY' and the date is '23 MARZO 2022'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and WhatsApp, along with a 'STAMPA' (Print) icon. At the bottom of the screenshot, there is a small text snippet: 'In attesa che il Ministero della Transizione Ecologica si degni di ufficializzare il quadro completo, un'altra Autorità di Sistema Portuale - la prima è stata Ancona, che non ha però dato notizie sui 4'.

Torre piloti bis: scontro pg-giudici su ispezione in porto

Difensori parti civili potrebbero chiedere riconsuazione

(ANSA) - GENOVA, 23 MAR - Un accertamento "irrituale" ha sollevato un polverone al processo d' appello bis nel filone sulla costruzione e collocazione della Torre piloti, la struttura abbattuta a maggio 2013 dall' urto della nave Jolly Nero che causò la morte di nove persone. I giudici della corte d' appello hanno fatto un sopralluogo in porto la settimana scorsa, con i mezzi della guardia di finanza, senza comunicare nulla al sostituto procuratore generale Enrico Zucca e ai difensori delle parti civili e degli imputati. Il pg ha sollevato la questione in aula e i legali dei parenti delle vittime hanno chiesto di spostare il processo in un' altra città. I giudici si sono riuniti in camera di consiglio e hanno poi spiegato che non si è trattato di un atto formale e che l' uso dei mezzi delle fiamme gialle era legato alle autorizzazioni per entrare in un luogo interdetto perché riservato all' autorità portuale. Zucca ha insistito nella riapertura dell' istruttoria dibattimentale mentre i legali valuteranno se riconsuare i giudici. In primo grado era stato condannato a tre anni l' ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di Porto di Genova. Oltre a lui erano state condannate altre sei persone tra ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto. In cinque erano stati assolti. Il processo-bis sulla costruzione era nato grazie alla tenacia della mamma di Giuseppe Tusa, una delle vittime. La Procura aveva inizialmente chiesto l' archiviazione ma la donna si era opposta e il gip aveva ordinato al pm nuovi accertamenti. (ANSA).



Genova Today

Genova, Voltri

Torre piloti bis, caos in aula e tensione tra procuratore e giudici

Sulla prossima udienza, prevista per il 28 marzo, pesa l'ombra di una possibile ricusazione dei giudici. A fare scaldare gli animi è stato un sopralluogo in porto da parte della corte, in compagnia della guardia di finanza, senza che fosse avvisato il pro

Mattinata al limite del surreale in tribunale a Genova dove si teneva un'udienza nell'ambito del processo sulla collocazione della torre piloti, abbattuta nel maggio 2013 dalla nave Jolly Nero, causando la morte di nove persone. I giudici hanno fatto un sopralluogo in porto, senza avvisare il procuratore, scelta assolutamente legittima, non fosse che l'area è interdetta perché riservata all'**autorità portuale**. Infatti i giudici si sono avvalsi dei mezzi della guardia di finanza. Ma non per acquisire nuovi elementi, hanno spiegato, evenienza che avrebbe richiesto la comunicazione preventiva a tutte le parti coinvolte nel processo in modo da dare loro la possibilità di partecipare a questo passaggio, ma solo per verificare de visu il luogo dove è avvenuto il tragico crollo. In primo grado era stato condannato a tre anni l'ammiraglio Felicio Angrisano, ex comandante della Capitaneria di porto di Genova. Condannate anche altre sei persone tra ex progettisti, datori di lavoro e dirigenti che approvarono il progetto. In cinque erano stati assolti.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Guerra, Russia e sanzioni. Il webinar dei Giovani di Confitarma

L'armamento italiano ha discusso degli aspetti giuridici e commerciali e su come mitigarne i rischi

Lunedì scorso il gruppo Giovani Armatori di Confitarma ha organizzato il webinar US and EU sanctions in response to Russia-Ukraine crisis. The impact on the maritime sector . I relatori dell' evento sono stati David Peyman , consulente presso DLA Piper LLP (US), ex viceassistente segretario di stato per le controminacce finanziarie e sanzioni USA, e Chiara Enrica Tuo , professore ordinario di Diritto dell' Unione europea all' Università di **Genova** e partner dello Studio Legale Carbone e D' Angelo. Peyman, nel suo discorso intitolato "Navigating Russia Sanctions and Other High-Risk Jurisdictions: How to Mitigate Risk & Add Value in the Maritime Sector", dopo una panoramica sulle recenti sanzioni contro la Russia, in particolare quelle che hanno un impatto su soggetti non statunitensi, ha illustrato l' evoluzione dal 2019 nell' atteggiamento del governo USA rispetto all' attuazione e all' applicazione delle sanzioni spiegando come poter rispondere efficacemente alle stesse. In particolare, ha evidenziato che molte aziende si affrettano a reagire a ciascuna sanzione, invece di studiare un piano strategico a lungo termine. Peyman ha descritto come le multinazionali possano stabilire partnership con il Dipartimento di Stato e l' OFAC (The Office of Foreign Assets Control) per mitigare i rischi vigenti, anticipare quelli futuri e valorizzare il proprio business. "Il governo degli Stati Uniti preferisce che siano le aziende più responsabili quelle che possono intraprendere affari anche in giurisdizioni ad alto rischio, e a tal fine ha emanato disposizioni affinché le aziende con politiche conformi possano intraprendere tali attività". La proficuità di tale approccio di mutuo coinvolgimento rimane valida anche guardando al futuro (per esempio rispetto a Cina, Iran e Venezuela). Inoltre, Peyman ha precisato che il settore marittimo deve avere una visione chiara dei metodi di pagamento consentiti: la consegna materiale di dollari americani alla Russia non è consentita, mentre effettuare e ricevere bonifici con la Russia è permesso a meno che non ne traggano beneficio le entità russe sanzionate (è necessario uno screening costante dei soggetti in questione). Per quanto concerne il commercio, è vietato importare petrolio, gas naturale liquefatto o carbone dalla Russia in territorio USA, anche se i cittadini statunitensi possono ancora effettuare transazioni di petrolio russo in altri modi. Per quanto riguarda le esportazioni verso la Russia, si applicano rigide restrizioni di controllo: molti prodotti statunitensi non sono ammessi, compresi alcuni prodotti derivanti da tecnologie e proprietà intellettuali statunitensi. Tuo, nel suo intervento dal titolo "Assessing the impact of the EU sanctions against Russia on the maritime sector: current status and future perspectives", ha descritto i due tipi di atti giuridici attraverso i quali l' Unione europea sta imponendo sanzioni alla Russia. Tali atti sono stati adottati autonomamente dall' Unione, cioè indipendentemente da mosse preliminari del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Il Regolamento (UE) n. 269/2014 è stato modificato più volte dall' inizio dell' aggressione russa, aggiornando quotidianamente l' elenco dei soggetti colpiti da divieti di viaggio e/o congelamento dei beni (oltre 800 persone e 60 entità ad oggi). Il 15 marzo è entrato in vigore il più recente quarto pacchetto di sanzioni, tra cui quelle emanate con il Regolamento 2022/428 del Consiglio che modifica il Regolamento (UE) n. 833/2014. Con esso si attivano importanti restrizioni commerciali riguardanti servizi e tecnologie nel settore energetico, dei prodotti siderurgici, dei beni di lusso (yacht e barche di valore non inferiore a 50.000 euro). Tra i precedenti vincoli si segnala l' Allegato XVI del Regolamento del Consiglio 2022/394 del 9 marzo 2022 (che modifica anche il Regolamento n. 833/2014), che vieta l' esportazione di apparecchiature di navigazione e di radiocomunicazione, nonché ogni servizio eventualmente connesso a questo tipo di esportazioni (nessun servizio di intermediazione, nessun finanziamento, nessuna assistenza tecnica). Concludendo il suo intervento, Tuo ha affermato che un importante quesito per il futuro, riguarda la possibilità che l' Unione europea - come il Regno Unito ha già fatto il 1° marzo 2022 - chiuda i suoi porti a seguito della risoluzione del Parlamento europeo che invita gli Stati membri a farlo per tutte le navi il cui ultimo o prossimo porto di scalo si trova nella Federazione Russa. Le sanzioni dell' UE colpiscono anche il Russian Maritime Register of Shipping (RMRS), recentemente inserito (Regolamento 2022/394) nell' elenco delle società statali russe soggette a vincoli finanziari. Conseguentemente a tale disposizione, il RMRS è stato espulso dall' Associazione Internazionale delle Società di Classificazione (IACS). Salvatore d' Amico , presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma, ha concluso il webinar affermando come entrambi gli interventi siano stati rivelatori: «Il vero cambio di paradigma è che affrontare le sanzioni significa lavorare sul conoscere il proprio cliente. Conoscere la controparte è fondamentale per condurre un' attività responsabile e, in tal senso, le amministrazioni non vanno viste come antagonisti ma come partner. Questo è lo spirito del Gruppo Giovani Armatori, che funge da forum formativo per le sfide future, offrendo concrete opportunità di apprendimento a tutti i suoi membri». Mario Mattioli , presidente di Confitarma, ha aderito all' evento evidenziando come bisogna «seguire più da vicino queste tematiche all' interno dell' Associazione, anche per offrire preziosi servizi ai nostri soci. Ringrazio il Gruppo Giovani Armatori per queste interessanti e importanti opportunità per approfondire temi fondamentali e di grande attualità per il settore marittimo».

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Genova, Venezia e La Spezia preferiti per l' export. Almeno al Nord

L' ultima ricerca di SRM-Intesa Sanpaolo e Contship ha intervistato 400 aziende manifatturiere di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, fotografandone il comportamento

Il podio dell' export italiano, cioè i luoghi preferiti dagli imprenditori per esportare le merci, sono Genova, **Venezia** e La Spezia, almeno per le aziende del Nord, che rappresentano il 40 per cento del Pil e la metà delle esportazioni del Paese. È quanto emerge dall' ultima ricerca del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) di Intesa Sanpaolo, realizzato insieme a Contship per analizzare l' efficienza logistica dei territori italiani. Tre città portuali, per cui la preferenza per l' export è ovviamente dovuta alla presenza di scali commerciali. Le aziende interpellate sono state 400, quasi tutti manifatturiere italiane e localizzate in Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, le tre principali regioni italiane per export, che rappresentano il 40 per cento del prodotto interno lordo italiano e più del 50 per cento del totale delle esportazioni del Paese. Per il 68 per cento di queste imprese Genova è il luogo preferito dove esportare, seguita da **Venezia** (23%) e La Spezia (18%). Dopo di loro spicca spicca Ravenna per la rilevante crescita delle importazioni che sta vivendo nell' ultimo periodo. Cresce l' utilizzo del combinato strada-ferrovia, cioè l' intermodalità. L' Europa è il principale mercato di riferimento, soprattutto Spagna e Francia. In crescita la quota nordamericana, cinese e giapponese.

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

Ho capito
Chiudi

[Mostra maggiori informazioni](#)



LOGISTICA 23/03/2022

Genova, Venezia e La Spezia preferiti per l'export. Almeno al Nord

L'ultima ricerca di SRM-Intesa Sanpaolo e Contship ha intervistato 400 aziende manifatturiere di Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna, fotografandone il comportamento



Caso depositi chimici a Genova, Gariglio e Pellicani (Pd): "Audizione urgente con Signorini"

"E' necessario - sostengono i due parlamentari - approfondire, almeno in una delle due Commissioni interessate, le conseguenze prodotte dallo spostamento"

Redazione

Roma - La vicenda del trasferimento, annunciato, dei depositi chimici dal quartiere di Multedo all' interno del porto di Genova sbarca nuovamente in Parlamento, dove pure era già stata presentata un' interrogazione. Continua dunque a far discutere la decisione avallata, su proposta del sindaco Marco Bucci, dal presidente dell' Autorità portuale, Paolo Emilio Signorini e contestata dall' armatore Manuel Grimaldi che ha spostato su **Savona** una linea traghetti per la Sardegna. "Calendarizzare un' audizione urgente del Presidente dell' Autorità portuale di Genova sull' ipotesi di trasferimento all' interno dell' area portuale dei depositi chimici oggi situati nel quartiere Multedo, al fine di approfondire le ricadute di carattere trasportistico, ambientale e di salute pubblica di tale progetto": è quanto hanno chiesto in una nota congiunta i capogruppo Pd delle commissioni Trasporti e Ambiente di Montecitorio, Davide Gariglio e Nicola Pellicani, a Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti, e ad Alessia Rotta, Presidente della Commissione Ambiente della Camera. "E' necessario - sostengono i due parlamentari - approfondire, almeno in una delle due Commissioni interessate, le conseguenze prodotte dallo spostamento degli impianti di stoccaggio che verrebbero dislocati a pochi metri da un quartiere densamente abitato e in un porto, come quello di Genova, che è il più importante del Paese".



Form

Caso depositi chimici a Genova, Gariglio e Pellicani (Pd): "Audizione urgente con Signorini"

23 MARZO 2022 - Redazione

Porto di Genova, per i Depositi lavori fino al 2030

In attesa di capire se il progetto di spostare da Multedo a Sampierdarena i Depositi chimici andrà in porto, dai documenti che portano la firma dell'Autorità di sistema portuale - e che Il Secolo XIX-the MediTelegraph ha potuto visionare - emergono nuovi dettagli sul piano di trasferimento

In attesa di capire se il progetto di spostare da Multedo a Sampierdarena i Depositi chimici andrà in **porto**, dai documenti che portano la firma dell'Autorità di sistema portuale - e che Il Secolo XIX-the MediTelegraph ha potuto visionare - emergono nuovi dettagli sul piano di trasferimento a Ponte Somalia delle imprese Superba e Carmagnani. Il primo aspetto rilevante è quello relativo ai lavori che devono essere necessariamente fatti per accogliere nel cuore del **porto**, in un'area attualmente in concessione al Terminal San Giorgio (gruppo Gavio), un totale di 75 serbatoi di grandi dimensioni che dovranno contenere sostanze altamente infiammabili. C'è poi un secondo punto, non trascurabile, che riguarda l'affidamento dell'area nella quale verrà realizzato il nuovo maxipolo chimico il cui costo di realizzazione supera gli 87 milioni di euro di cui 30 milioni di soldi pubblici stanziati per l'operazione all'interno del decreto **Genova** post-crollo Ponte Morandi. In quest'ultimo caso, infatti, emerge come la concessione della nuova area verrà affidata esclusivamente a una delle due aziende, ovvero Superba, che in buona sostanza 'affitterà' parte dei propri serbatoi a Carmagnani. CANTIERI APERTI PER QUASI 10 ANNI Stando a quanto emerge analizzando i documenti che portano la firma di Palazzo San Giorgio, si evidenzia che i lavori per la realizzazione a Ponte Somalia del maxi-polo chimico - in totale 77mila metri quadrati, più grande di quello attualmente in funzione a Multedo - inizieranno all'inizio del 2023 con una prima fase che prevede la "preparazione dell'area con demolizioni e smaltimenti". Superba infatti prevede di iniziare a operare a Sampierdarena nel 2025 ma il completamento del progetto arriverà solo dopo qualche anno con la "seconda fase prevista nel biennio 2029-30". Le sostanze chimiche che usciranno dai depositi, almeno inizialmente solo via camion attraverso l'utilizzo di autobotti, verranno poi movimentate anche via treno con la "realizzazione del raccordo interno, con previsione economico-finanziaria di circa 8,6 milioni di euro". GESTIONE DEL POLO INDUSTRIALE Il nuovo polo industriale, salvo nuove intese, non sarà gestito da Superba e Carmagnani ma unicamente dalla prima delle due aziende, nonostante entrambe dovrebbero a breve lasciare il quartiere di Multedo. Nei verbali dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale infatti si legge che Superba ha "chiesto l'assegnazione per almeno 50 anni" dell'area di Ponte Somalia. La stessa azienda si impegna "a mettere a disposizione della società Attilio Carmagnani, per un periodo di almeno 20 anni, una capacità di stoccaggio pari a quella del suo attuale deposito". In buona sostanza, Carmagnani diventerebbe a tutti gli effetti un cliente di Superba con una parte dei 75 serbatoi da realizzare che potrebbero essere utilizzati per

The screenshot shows the Medi Telegraph website interface. At the top, there is a navigation bar with 'LAST MINA' and links for 'LOG IN', 'EVENTI', 'BLOG', 'AUDIO & VIDEO', and 'ARCHIVIO'. The main header features the Medi Telegraph logo and the tagline 'Shipping & International Transport'. Below the header, there is a breadcrumb trail 'trasporti > Porti >'. The article title is 'Porto di Genova, per i Depositi lavori fino al 2030'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. At the bottom of the screenshot, there is a cookie consent banner with the text: '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.' There are two buttons: 'Scegli e personalizza' and 'Accetta'.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

stoccare sostanze chimiche ma comunque per un periodo di tempo che potrebbe essere decisamente inferiore rispetto al mezzo secolo di concessione. **RICHIESTA DEL COMUNE A SAN GIORGIO** In un passaggio riportato all'interno di uno dei documenti firmati dall' Authority, emerge chiaramente come la decisione di spostare Carmagnani e Superba, formalmente presa da Palazzo San Giorgio, sia stata decisa su sollecitazione del sindaco di **Genova**, Marco Bucci: "L' urgenza di detta ricollocazione - che si inserisce in una logica irrinunciabile di sostenibilità e convivenza di funzioni produttive e urbane - è stata di recente sottolineata anche dallo stesso sindaco del Comune di **Genova**, nella veste di Commissario del Programma Straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del **porto** il quale ha rappresentato all' ente portuale la necessità, non più procrastinabile, di 'individuare un' area idonea in ambito portuale dove poter collocare le attuali attività...", si legge. **PROSPETTIVE OCCUPAZIONALI** Un altro aspetto rilevante che emerge dalla documentazione firmata dall' Autorità portuale sul progetto di trasferimento dei depositi riguarda l' occupazione visto che nelle relazioni non si parla di nuovi posti di lavoro: "Con riferimento all' aspetto occupazionale, Superba si propone di salvaguardare prioritariamente l' attuale stato occupazionale, oltre a quello indiretto", si legge. Cgil, Cisl e Uil invece hanno criticato il trasferimento a Ponte Somalia - così come lo hanno fatto diversi operatori portuali - perché la creazione dei nuovi depositi al centro del bacino di Sampierdarena penalizzerebbe notevolmente l' occupazione dei portuali e dei camalli della Culmv. **DISTACCAMENTO PORTUALE DEI VIGILI DEL FUOCO** Nel frattempo, nella zona di Miltedo, c' è preoccupazione per il futuro del distacco portuale dei vigili del fuoco (Vvf). A lanciare l' allarme è il Movimento 5 Stelle dopo che ai vigili sono state "contestate le bitte per gli ormeggi dei natanti deputati al soccorso portuale. E stando alle nuove ripartizioni degli spazi comunicate agli operatori del soccorso, quegli ormeggi sarebbero stati assegnati all' Oromare, dunque al privato, per le proprie chiatte. Per i vigili del fuoco sarà verosimilmente ritagliato uno spazio di risulta. Grottesca la giustificazione ventilata per la decisione presa - si legge in una nota dei grillini - senza peraltro coinvolgere tutte le parti in causa: sembra che i vigili del fuoco, da 25 anni a questa parte, abbiano 'occupato' gli ormeggi senza averne titolo. Se così fosse, chi è responsabile di questa svista?

Shipping Italy

La Spezia

Nuovo record con quasi 10.500 Teu imbarcati e sbarcati a Spezia in una singola toccata nave

Scalisi sottolinea l'importanza da parte di Lsct di sapere garantire un'operatività più veloce e complessa rispetto al passato

Al La **Spezia** Container Terminal è stato registrato un nuovo record di movimentazioni in occasione di una singola toccata nave. Si tratta di oltre 10 mila Teu movimentati su una sola unità, la Msc Brunella, nave classe Neo-Panamax con capacità nominale di 8.827 Teu in servizio sulle rotte per America Centrale e costa ovest degli Stati Uniti. La nave ha iniziato le operazioni sulla banchina est del terminal spezzino lo scorso 14 Marzo, completando le attività con una movimentazione complessiva di 10.457 Teu e superando così il precedente primato risalente ad Agosto del 2021. 'Le operazioni svolte per Msc Brunella, oltre a confermare la capacità di Lsct, di affrontare e gestire lavorazioni impegnative e complesse, sono l'ennesimo segnale del profondo cambiamento che sta interessando il mondo dello shipping e le sfide alle quali i terminal portuali sono chiamati a rispondere' ha commentato l'amministratore delegato di Lsct, Alfredo Scalisi. 'Meno toccate navi in arrivo e schedule ridotte ma un aumento notevole delle movimentazioni e la necessità di una operatività più veloce e complessa'. Lo stesso Scalisi, in un'intervista pubblicata su SHIPPING ITALY pochi giorni fa, ha spiegato in dettaglio quanto e come sia cambiato il mercato del terminalismo portuale conto terzi nel settore container negli ultimi 24 mesi. Fra i vari temi affrontati era stato posto in evidenza anche il fatto che il dwell time di ogni container è cresciuto del 43% facendo emergere criticità anche nella gestione degli spazi in piazzale.



Di Sarcina: "Lascio dopo quasi cinque anni soddisfatto del lavoro fatto"

di Giacomo Cavanna - Soddisfazione da parte dell' Ing. Di Sarcina per il lavoro fatto in questi quasi cinque anni.

Redazione Gazzetta della Spezia

Si chiude a distanza di quasi cinque anni l' esperienza dell' Ing. Di Sarcina come Segretario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale che comprende i porti di La Spezia e Marina di Carrara. L' ormai ex-Segretario si trasferirà in Sicilia dove assumerà il prestigioso incarico di Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale con competenza sui porti di Augusta e Catania. Lei è arrivato a Spezia nel 2017 avendo alle spalle una lunga carriera dove si è sempre occupato di materie portuali. Quali sono i passaggi più significativi della sua carriera? "Personalmente assegno molta importanza alla mia formazione iniziale quando andai a lavorare in un importante studio di Messina imparando in prima persona cosa sono le infrastrutture ed i porti. Un altro passaggio è stata la parte di La Spezia, perché se è vero che ho costruito il mio curriculum in termini temporali a Messina, questi quasi cinque anni di Spezia sono stati illuminanti perché ho moltiplicato le mie conoscenze specifiche del lavoro e nel mondo dello shipping." Cinque anni fa appunto ha accettato la sfida di venire all' Adsp, dopo il lavoro svolto si può dire che la sfida è stata vinta? "La sfida di Spezia la ritengo vinta e se avessi completato il secondo ciclo di mandato avrei potuto chiudere alcuni lavori avviati." Quali sono stati gli interventi oppure i lavori che ritiene siano stati più importanti per Lei? "Ci sono tre cose con le quali sintetizzo la mia presenza a Spezia: la prima è la riorganizzazione dell' ente con la riforma del RIO che prevedeva la fusione delle due Port Authority in una unica entità che doveva prendere il meglio di entrambi gli enti. Questo lavoro è costato tanto sacrificio però penso di aver fatto un' esperienza enorme e porterò alcune best practices molto utili che ho appreso a Spezia. Il secondo aspetto è quello del DPSS, siamo stati i primi ad averlo approvato in Italia dopo la modifica normativa del 2017 e fornisce ai due porti la possibilità di programmare uno sviluppo per i prossimi dieci-quindici anni. Il terzo aspetto è legato a waterfront e crociere. Si possono innescare processi virtuosi e c' è una discreta liquidità e volontà di investire per cambiare l' aspetto della città." Come sarà possibile migliorare l' integrazione tra città e porto in futuro? "L' integrazione fisica in un porto collocato nella città è difficile. Dal punto di vista sociale l' integrazione è più complicata. Se questa nuova Autorità di Sistema saprà giocare la partita al PNRR in maniera intelligente ci sarà un netto riavvicinamento tra le parti dal punto di vista sociale e morale. Se riusciremo ad abbattere emissioni, rumori e far vivere un ambiente meno ostile alla città allora potremmo dire di aver fatto il massimo, senza dimenticare il presupposto di fondo di tenere un porto dentro una città." Secondo la sua esperienza, in generale, quali sono le basi su cui bisogna lavorare per progettare un waterfront

Informiamo che in questo sito sono utilizzati "cookies di sessione" necessari per ottimizzare la navigazione, ma anche "cookies di analisi" per elaborare statistiche e "cookies di terze parti". Puoi avere maggiori dettagli e bloccare l'uso di tutti o solo di alcuni cookies, visitando l'informatica estesa. Se invece prosegui con la navigazione sul presente sito, è implicito che esprimi il consenso all'uso dei suddetti cookies.



Di Sarcina: "Lascio dopo quasi cinque anni soddisfatto fatto"



di Giacomo Cavanna - Soddisfazione da parte dell' Ing. Di Sarcina per il lavoro fatto in q' anni.

Mercoledì, 23 Marzo 2022 10:41

Tweet



Gazzetta della Spezia

La Spezia

che sia efficace e funzionante? "Il waterfront funziona se attrae gente e richiede che vi siano collocate attività che possano fungere da moltiplicatori di interesse. Non deve essere una occasione per mettere cose che non si possono mettere da altre parti ma serve qualcosa che funziona in quel preciso luogo." Quali sono le sfide anche di spazio che il porto dovrà affrontare per crescere? "LSCT ha fatto e sta facendo un grande lavoro per operare con gli spazi che ha a disposizione. Le sfide per la crescita passano dall' ampliamento infrastrutturale e questo deve essere a terra e a mare. Ferrovia, piazzali e fondali che devono essere realizzati in tempi ragionevolmente brevi. Non bisogna far trascorrere troppo tempo perché nessuno aspetta chi è fermo e prima o poi altri porti faranno quello che dovremmo fare rendendo vano il nostro lavoro." Porto e Politica, quale approccio per fare crescere in armonia una Città con il proprio Porto? "Il tentativo di andare in "guerra" con il proprio porto, in linea di principio, non è mai una sfida vincente. Il porto fornisce infatti lavoro per moltissimi cittadini in modo diretto e in modo indiretto per l' indotto. Non è nemmeno detto che chi vede male il Porto prima, continui a farlo dopo. Prendere in mano il problema porta a riflettere sulle cose." Quanto di quello che ha acquisito all' Adsp del Mar Ligure Orientale applicherà nel suo nuovo e prestigioso incarico di Presidente dell' AdSP del Mare di Sicilia Orientale? "Sono due realtà molto differenti e quello che porterò con me non è l' esperienza in sé ma l' approccio e le conoscenze che ho maturato qui. È chiaro che immaginare un porto gateway è molto difficile." Quattro anni con la famiglia lontano, come ha gestito questa particolare situazione e come è stato l' impatto con La Spezia? "Ho fatto regolarmente su e giù spostandomi in aereo per raggiungere la famiglia in Sicilia il fine settimana. La prima volta che sono stato a Spezia ho avuto un po' di difficoltà ad orientarmi ma è anche questa la sfida quando si assumono nuovi incarichi. Durante i voli ho iniziato a scrivere un romanzo che è parzialmente ambientato anche a La Spezia. Il romanzo thriller è stato presentato anche ad alcuni concorsi tra cui il Filo di Arianna arrivando in classifica finale e sarà prossimamente in pubblicazione." È GRATIS! Compila il form per ricevere via e-mail la nostra rassegna stampa.

Ravenna: il progetto PASSport in finale IAPH sustainability Awards

Entro il 18 Aprile è possibile dare il proprio voto online

Redazione

RAVENNA Il progetto PASSport, al quale partecipa l'Autorità di Sistema portuale di Ravenna, è risultato finalista del premio indetto dall'International Association of Ports and Harbors (IAPH) e concorrerà all'assegnazione dell'Award 2022 della sostenibilità nella categoria Digitalizzazione. Finanziato dalla Commissione europea, PASSport ha l'obiettivo di creare una piattaforma operativa per la gestione di una flotta di droni che grazie a innovative tecnologie satellitari saranno in grado di migliorare la sicurezza nelle aree portuali, anche a tutela degli aspetti della loro sostenibilità ambientale. In particolare i droni offriranno la possibilità di monitorare i livelli di inquinamento di aria ed acqua, lo stato dei fondali e delle infrastrutture subacquee e fornire supporto alla navigazione elettronica. La piattaforma PASSport sarà convalidata attraverso cinque casi d'uso appositamente progettati nei porti di Amburgo (Germania), Le Havre (Francia), Kolobrzeg (Polonia), Ravenna (Italia) e Valencia (Spagna). In particolare il caso d'uso che sarà testato a Ravenna riguarderà l'uso di droni subacquei per l'acquisizione di dati batimetrici e l'ispezione delle parti sommerse delle infrastrutture portuali e l'utilizzo di droni aeronautici per l'ispezione di specifiche aree portuali. Una presentazione del progetto con dimostrazione dell'utilizzo dei droni è prevista a Ravenna in occasione dell'European Maritime Day che si terrà il 19 e 20 Maggio. Nel frattempo è possibile sostenere il progetto votandolo al seguente link entro il 18 Aprile.



Incidente mortale al porto di Taranto: a Ravenna le navi suonano le sirene a lutto

In segno di lutto, è stato indetto uno sciopero nazionale di un' ora ad ogni fine turno o prestazione di lavoro di tutti i lavoratori dei porti italiani

Al **porto** di Taranto è morto un altro lavoratore. Secondo le prime ricostruzioni, Massimo De Vita ha perso la vita mentre era impegnato in operazioni di movimentazione di pale eoliche. E per mercoledì, in segno di lutto, è stato indetto uno sciopero nazionale di un' ora ad ogni fine turno o prestazione di lavoro di tutti i lavoratori dei porti italiani. Le sirene delle navi ormeggiate al **porto** di **Ravenna** suoneranno alle 12. "A distanza di poco meno di un anno, è la seconda persona che perde la vita durante le operazioni di carico/scarico di pale eoliche. L' incidente di martedì mattina riaccende tristemente i riflettori sugli elevati rischi del lavoro portuale - spiegano dai sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti . Lo scorso 17 luglio Hysa Bujar, in Macegaglia, e il direttore di macchina egiziano imbarcato sulla nave Argo I, il 19 agosto del 2020 Franco Pirazzoli, in Ifa, persero la propria vita in infortuni, nel **porto** di **Ravenna**, che si sarebbero potuti facilmente evitare. Ogni **porto** piange le proprie morti e le morti degli altri. Ogni lavoratore, portuale e non, esce di casa per lavorare e non è sicuro di rientrare a casa vivo. Al di là della retorica e del cordoglio che si ripete a ogni morte, sono ormai noti i provvedimenti da adottare per diminuire il rischio che, anche domani, ci si debba dolere per l' ennesimo morto. Per il lavoro portuale occorre rimettere al centro la parola "sicurezza" nell' agenda delle istituzioni ministeriali e del Governo, a partire dalla emanazione dei necessari provvedimenti di aggiornamento del decreto legislativo 272/99, che attendono da almeno un decennio la propria emanazione, ripetutamente sollecitati dalle organizzazioni sindacali. Servono in particolare i regolamenti attuativi sulla "Sicurezza nei luoghi di lavoro settore trasporti e microimprese."



Sciopero di un' ora al porto, alle 12 suoneranno le sirene delle navi ormeggiate

In segno di lutto per il decesso di un altro lavoratore durante la movimentazione di pale eoliche

vorlandi

"Al **porto** di Taranto è morto un altro lavoratore. Secondo le prime ricostruzioni, Massimo De Vita ha perso la vita mentre era impegnato in operazioni di movimentazione di pale eoliche. A distanza di poco meno di un anno, è la seconda persona che perde la vita durante le operazioni di carico/scarico di pale eoliche. L' incidente di ieri mattina riaccende tristemente i riflettori sugli elevati rischi del lavoro portuale" esordiscono in una nota Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti i quali si "stringono nel dolore alla famiglia di Massimo De Vita". Mercoledì 23 marzo, in segno di lutto, è indetto uno sciopero nazionale di un' ora ad ogni fine turno o prestazione di lavoro di tutti i lavoratori dei porti italiani. Le sirene delle navi ormeggiate al **porto** di **Ravenna** suoneranno alle 12 per risvegliare le coscienze di ognuno. "Lo scorso 17 luglio - si legge nella nota di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - Hysa Bujar, in Macegaglia, e il direttore di macchina egiziano imbarcato sulla nave ARGO I, il 19 agosto del 2020 Franco Pirazzoli, in IFA, persero la propria vita in infortuni, nel **porto** di **Ravenna**, che si sarebbero potuti facilmente evitare. Ogni **porto** piange le proprie morti e le morti degli altri. Ogni lavoratore, portuale e non, esce di casa per lavorare e non è sicuro di rientrare a casa vivo. Al di là della retorica e del cordoglio che si ripete a ogni morte, sono ormai noti i provvedimenti da adottare per diminuire il rischio che, anche domani, ci si debba dolere per l' ennesimo morto. Per il lavoro portuale occorre rimettere al centro la parola 'sicurezza' nell' agenda delle istituzioni ministeriali e del Governo, a partire dalla emanazione dei necessari provvedimenti di aggiornamento del decreto legislativo 272/99, che attendono da almeno un decennio la propria emanazione, ripetutamente sollecitati dalle organizzazioni sindacali. Servono in particolare i regolamenti attuativi sulla 'Sicurezza nei luoghi di lavoro settore trasporti e microimprese'" concludono Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti.



L' Autorità Portuale di Ravenna finalista del IAPH Sustainability Award 2022 con il Progetto PASSport -

Fino al 18 aprile è possibile sostenere il progetto votando

Luca Bognesi

Il progetto 'PASSport', al quale partecipa l' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna, è stato selezionato dall' International Association of Ports and Harbors (IAPH) per concorrere all' assegnazione dell' Award 2022 della Sostenibilità nella categoria DIGITALIZZAZIONE. Il progetto, finanziato dalla Commissione Europea, ha l' obiettivo di creare una piattaforma operativa per la gestione di una flotta di droni che grazie a innovative tecnologie satellitari saranno in grado di migliorare la sicurezza nelle aree portuali. In pratica, attraverso l' utilizzo di droni aerei e sottomarini, sarà possibile innalzare ulteriormente i livelli di sicurezza e protezione delle attività portuali, anche a tutela degli aspetti della loro sostenibilità ambientale. In particolare i droni offriranno la possibilità di: monitorare i livelli di inquinamento di aria ed acqua, monitorare lo stato dei fondali e delle infrastrutture subacquee e fornire supporto alla navigazione elettronica. La piattaforma 'PASSport' sarà convalidata attraverso cinque casi d' uso appositamente progettati nei porti di Amburgo (Germania), Le Havre (Francia), Kolobrzeg (Polonia), Ravenna (Italia) e Valencia (Spagna). In particolare il caso d' uso che sarà testato a Ravenna riguarderà l' uso di droni subacquei per l' acquisizione di dati batimetrici e l' ispezione delle parti sommerse delle infrastrutture portuali e l' utilizzo di droni aeronautici per l' ispezione di specifiche aree portuali. Una presentazione del progetto con dimostrazione dell' utilizzo dei droni è prevista svolgersi a Ravenna in occasione dell' European Maritime Day che si terrà il 19 e 20 maggio prossimi. L' **Autorità Portuale** invita a sostenere il progetto votandolo: <https://sustainableworldports.org/iaph-sustainability-awards-2022/vote/> (è necessario esprimere una opzione per ogni categoria di progetto)



Incidente mortale al Porto di Taranto: un' ora di sciopero nazionale, anche a Ravenna

Redazione

Al **porto** di Taranto è morto un altro lavoratore. Secondo le prime ricostruzioni, Massimo De Vita ha perso la vita mentre era impegnato in operazioni di movimentazione di pale eoliche. A distanza di poco meno di un anno, è la seconda persona che perde la vita durante le operazioni di carico/scarico di pale eoliche. L' incidente di ieri mattina riaccende tristemente i riflettori sugli elevati rischi del lavoro portuale. Ne danno notizia Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, che si stringono nel dolore alla famiglia di Massimo De Vita. Mercoledì 23 marzo, in segno di lutto, è indetto uno sciopero nazionale di un' ora ad ogni fine turno o prestazione di lavoro di tutti i lavoratori dei porti italiani. Le sirene delle navi ormeggiate al **porto** di **Ravenna** suoneranno alle 12 per risvegliare le coscienze di ognuno. 'Lo scorso 17 luglio Hysa Bujar, in Macegaglia, e il direttore di macchina egiziano imbarcato sulla nave ARGO I, il 19 agosto del 2020 Franco Pirazzoli, in IFA, persero la propria vita in infortuni, nel **porto** di **Ravenna**, che si sarebbero potuti facilmente evitare - commentano i sindacati -. Ogni **porto** piange le proprie morti e le morti degli altri. Ogni lavoratore, portuale e non, esce di casa per lavorare e non è sicuro di rientrare a casa vivo. Al di là della retorica e del cordoglio che si ripete a ogni morte, sono ormai noti i provvedimenti da adottare per diminuire il rischio che, anche domani, ci si debba dolere per l' ennesimo morto. Per il lavoro portuale occorre rimettere al centro la parola 'sicurezza' nell' agenda delle istituzioni ministeriali e del Governo, a partire dalla emanazione dei necessari provvedimenti di aggiornamento del decreto legislativo 272/99, che attendono da almeno un decennio la propria emanazione, ripetutamente sollecitati dalle organizzazioni sindacali. Servono in particolare i regolamenti attuativi sulla 'Sicurezza nei luoghi di lavoro settore trasporti e microimprese'.



Autorità Portuale di Ravenna finalista del IAPH Sustainability Awards 2022 con il Progetto PASSport

Redazione

Il progetto 'PASSport' , al quale partecipa l' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna , è stato selezionato dall' International Association of Ports and Harbors (IAPH) per concorrere all' assegnazione dell' Award 2022 della Sostenibilità nella categoria DIGITALIZZAZIONE. Il progetto, finanziato dalla Commissione Europea, ha l' obiettivo di creare una piattaforma operativa per la gestione di una flotta di droni che grazie a innovative tecnologie satellitari saranno in grado di migliorare la sicurezza nelle aree portuali. In pratica, attraverso l' utilizzo di droni aerei e sottomarini, sarà possibile innalzare ulteriormente i livelli di sicurezza e protezione delle attività portuali, anche a tutela degli aspetti della loro sostenibilità ambientale. In particolare i droni offriranno la possibilità di: monitorare i livelli di inquinamento di aria ed acqua, monitorare lo stato dei fondali e delle infrastrutture subacquee e fornire supporto alla navigazione elettronica. La piattaforma 'PASSport' sarà convalidata attraverso cinque casi d' uso appositamente progettati nei porti di Amburgo (Germania), Le Havre (Francia), Kolobrzeg (Polonia), Ravenna (Italia) e Valencia (Spagna). In particolare il caso d' uso che sarà testato a Ravenna riguarderà l' uso di droni subacquei per l' acquisizione di dati batimetrici e l' ispezione delle parti sommerse delle infrastrutture portuali e l' utilizzo di droni aeronautici per l' ispezione di specifiche aree portuali. Una presentazione del progetto con dimostrazione dell' utilizzo dei droni è prevista svolgersi a Ravenna in occasione dell' European Maritime Day che si terrà il 19 e 20 maggio prossimi. **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna invita a sostenere il progetto votandolo: <https://sustainableworldports.org/iaph-sustainability-awards-2022/vote/> (è necessario esprimere una opzione per ogni categoria di progetto)



Oggi sciopero di un' ora nel porto di Ravenna

Redazione

Nuovo incidente mortale al porto di Taranto. Dichiarato sciopero nazionale di un' ora nei porti italiani. Alle 12 suoneranno le sirene delle navi ormeggiate nello scalo di Ravenna. Al porto di Taranto è morto un altro lavoratore. Secondo le prime ricostruzioni, Massimo De Vita ha perso la vita mentre era impegnato in operazioni di movimentazione di pale eoliche. A distanza di poco meno di un anno, è la seconda persona che perde la vita durante le operazioni di carico/scarico di pale eoliche. L' incidente di ieri mattina riaccende tristemente i riflettori sugli elevati rischi del lavoro portuale. Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti si stringono nel dolore alla famiglia di Massimo De Vita. Mercoledì 23 marzo, in segno di lutto, è indetto uno sciopero nazionale di un' ora ad ogni fine turno o prestazione di lavoro di tutti i lavoratori dei porti italiani. Le sirene delle navi ormeggiate al porto di Ravenna suoneranno alle 12 per risvegliare le coscienze di ognuno. Lo scorso 17 luglio Hysa Bujar, in Macegaglia, e il direttore di macchina egiziano imbarcato sulla nave ARGO I, il 19 agosto del 2020 Franco Pirazzoli, in IFA, persero la propria vita in infortuni, nel porto di Ravenna, che si sarebbero potuti facilmente evitare.

Ogni porto piange le proprie morti e le morti degli altri. Ogni lavoratore, portuale e non, esce di casa per lavorare e non è sicuro di rientrare a casa vivo. Al di là della retorica e del cordoglio che si ripete a ogni morte, sono ormai noti i provvedimenti da adottare per diminuire il rischio che, anche domani, ci si debba dolere per l' ennesimo morto. Per il lavoro portuale occorre rimettere al centro la parola 'sicurezza' nell' agenda delle istituzioni ministeriali e del Governo, a partire dalla emanazione dei necessari provvedimenti di aggiornamento del decreto legislativo 272/99, che attendono da almeno un decennio la propria emanazione, ripetutamente sollecitati dalle organizzazioni sindacali. Servono in particolare i regolamenti attuativi sulla 'Sicurezza nei luoghi di lavoro settore trasporti e microimprese.



Il Nautilus

Marina di Carrara

Il presidente ucraino Zelenskiy esorta l'Italia a sequestrare lo yacht misterioso

Roma . Il presidente ucraino Volodymyr Zelenskiy ha esortato l'Italia a sequestrare uno yacht misterioso del valore di circa 700 milioni di dollari che è stato legato al presidente russo Vladimir Putin. Nel suo discorso di ieri al Parlamento italiano, Zelenskiy ha affermato che Putin e i suoi ricchi sostenitori si recavano spesso in Italia in vacanza; per questo le Autorità italiane avrebbero dovuto congelare tutti i loro beni per fare pressione su di loro e per porre fine all'invasione dell'Ucraina. 'L'Italia non può essere un resort per assassini. Occorre bloccare tutti i loro immobili, conti e yacht, dallo Scheherazade ai più piccoli', ha detto, riferendosi a un superyacht ormeggiato nel porto italiano di Marina di Carrara. La Fondazione Anticorruzione di Aleksei Navalny, che si oppone a Putin, ha pubblicato lunedì scorso un rapporto in cui si afferma di avere prove che lo yacht appartenga al leader russo. Ha riferito anche che molti membri dell'equipaggio provenivano dal Servizio di protezione federale russo (UST), con il compito di proteggere il presidente russo, e volavano regolarmente in Italia. L'inchiesta dell'organizzazione di Navalny si fonda su due pagine della 'Crew List' che contengono 23 nomi, le date di nascita e gli estremi dei loro passaporti. Un documento compilato a Carrara il 17 dicembre del 2020 che ha consentito di rintracciare i loro viaggi, su Milano, e la loro affiliazione. Naturalmente tutto negato da parte del Cremlino. Fonti d'investigazione italiana non credono che lo yacht possa appartenere a Putin e sono in corso ancora delle indagini per appurare la veridicità dei documenti di bordo. Anche il Sindaco di Carrara, Francesco De Pasquale, è convinto che lo yacht Scheherazade non è di Vladimir Putin. Lo afferma dopo aver incontrato i vertici di The Italian Sea Group, proprietaria del cantiere dove è ormeggiato lo yacht. Intanto, lunedì scorso, si è verificato a bordo dello yacht l'avvicendamento dell'equipaggio con personale inglese. Lo Scheherazade, lungo 140 metri, con una stazza da 10.167 tonnellate, presenta sei deck, due eliporti, a poppa e a prua, tre camini, fra cui uno a legna, diverse spa, una piscina e saloni di bellezza e può ospitare fino a 18 ospiti e 40 membri dell'equipaggio. Lo yacht è fermo per lavori di manutenzione preso il cantiere di The Italian Sea Group, operatore globale della nautica di lusso, nel porto di Marina di Carrara. I lavori vanno avanti e al momento non hanno subito alcuno stop e a oggi non rientra nella 'black list' con cui sono congelati i beni degli oligarchi russi. Il presidente del Governo, Mario Draghi, ha dichiarato ieri al Parlamento che la sua azione dall'inizio della guerra, ha sequestrato oltre 800 milioni di euro di beni posseduti in Italia da uomini d'affari russi nell'ambito delle sanzioni dell'UE contro Putin, i suoi amici e collaboratori. Tuttavia, i funzionari hanno detto che si sa poco su ciò che Putin potrebbe possedere o dove detiene i suoi beni. Per esercitare una maggiore pressione su Mosca, Zelenskiy



Il Nautilus

Marina di Carrara

ha detto ai parlamentari italiani che l'Unione Europea doveva imporre un embargo commerciale completo alla Russia, compreso il divieto di acquisto di petrolio. 'Sostieni il divieto di entrare nei tuoi porti per le navi russe, in modo che sentano il costo della loro aggressione', ha detto infine Zelenskiy. Abele Carruezzo.

FINCANTIERI INFRASTRUCTURE CON SOCIETÀ ITALIA DRAGAGGI, SALES E FINCOSIT PER AMPLIARE IL PORTO DI LIVORNO

(AGENPARL) - mer 23 marzo 2022 [FINCANTIERI INFRASTRUCTURE CON SOCIETÀ ITALIA DRAGAGGI, SALES E FINCOSIT PER AMPLIARE IL PORTO DI LIVORNO]

[FINCANTIERI INFRASTRUCTURE CON SOCIETÀ ITALIA DRAGAGGI, SALES E FINCOSIT PER AMPLIARE IL PORTO DI LIVORNO] 23 marzo 2022

FINCANTIERI INFRASTRUCTURE CON SOCIETÀ ITALIA DRAGAGGI, SALES E FINCOSIT PER AMPLIARE IL PORTO DI LIVORNO Trieste, 23 marzo 2022 - Il Raggruppamento

Temporaneo di Imprese costituito da Società Italiana Dragaggi, mandataria, Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Sales e Fincosit, ha firmato oggi con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale il contratto per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi relativi alla prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. Il contratto ha un valore complessivo di circa 383 milioni di euro, con una quota per Fincantieri che sfiora i 100 milioni. Si tratta di una delle opere infrastrutturali marittime più rilevanti nel panorama italiano. Permetterà di raddoppiare i propri traffici commerciali al porto di Livorno, che potrà accogliere anche le navi

portacontainer di nuova generazione, con un riverbero notevole anche sullo sviluppo della città e della Regione Toscana. Il progetto, infatti, oltre alle più importanti imprese marittime italiane costituenti l'RTI, coinvolgerà numerose società e maestranze dell'indotto locale. I lavori, che partiranno entro l'estate e avranno una durata di circa 4 anni e mezzo, prevedono innanzitutto la progettazione esecutiva, l'allestimento del cantiere, la bonifica bellica e le indagini preliminari. Si passerà poi alla realizzazione di una nuova diga foranea esterna di 4,6 km e di altre interne per 2,3 km, tramite la fornitura e posa in opera di circa 5 milioni di tonnellate di materiale. Il dragaggio avrà un volume di circa 16 milioni di metri cubi e riguarderà sia le aree interessate dalle nuove opere di difesa che l'approfondimento dei fondali del canale di accesso e delle darsene interne. I sedimenti dragati saranno utilizzati per la realizzazione dei nuovi piazzali della Darsena Europa e in parte per il ripascimento dei litorali compresi tra Marina di Pisa e Livorno. [Scarica comunicato stampa](https://api.cms.fincantieri.it/cms/network-content/medias/pdf/4160acb4-17fc-4394-809b-5f1661c30132.pdf)



Porti: Livorno; firmato il contratto per le opere a mare della Darsena Europa

Appalto da 377 milioni

(ANSA) - **LIVORNO**, 23 MAR - Firmato oggi il contratto per la realizzazione delle opere a mare che di fatto darà il via alla prima fase per la concreta realizzazione della Piattaforma Europa nel **porto** di **Livorno**, il progetto di espansione a mare dello scalo. "Oggi sento un po' questo momento, nonostante la mia esperienza amministrativa. Un momento importante per **Livorno** la Toscana e la portualità nazionale", ha detto Luciano Guerrieri presidente dell' Autorità portuale e commissario straordinario, in apertura della cerimonia della firma con il raggruppamento temporaneo di impresa formato da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Società Italiana Dragaggi, Sales e Fincosit, toscano. Alla firma hanno assistito anche il presidente della Regione Eugenio Giani e il sindaco di **Livorno** Luca Salvetti. "Il momento è veramente importante - ha proseguito Guerrieri - viene a valle di tutta una serie di attività di gara e di progettazione. Una fase molto intensa non è stato facile arrivare qui. Quello di oggi è un punto di partenza per altre attività di progettazione e di verifica. Contiamo però di concludere con una consegna dei lavori definitiva in autunno. Nel mezzo ci saranno consegne di lavori parziali a partire dai prossimi giorni". Per Guerrieri "la data fatidica è il 2026 per quella data noi ci stiamo preparando per avere una situazione logistica portuale e infrastrutturale che sia realmente competitiva e ci possa consentire di essere realmente attrattivi e efficienti". Si è dunque firmato il contratto di appalto da 377 milioni di euro per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. "L' opera da realizzare è enorme - ha detto il procuratore speciale Carlo Alberto Marcon Marconi, in rappresentanza del raggruppamento di imprese che si è aggiudicato la gara - è l' opera di ingegneria più importante da realizzare nel nostro paese e anche in un tempo relativamente breve: entro il 2026 o poco oltre. I numeri parlano da soli, 16 milioni di metri cubi di dragaggi, 4,6 km di diga foranea e dighe interne per 2,3 km". (ANSA).



Ansa

Livorno

Fincantieri: con RTI realizzerà ampliamento porto Livorno

Assieme a Società dragaggi, Sales e Fincosit. Contratto da 383mln

(ANSA) - TRIESTE, 23 MAR - Il Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da Società Italiana Dragaggi, mandataria, Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Sales e Fincosit, ha firmato oggi con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale il contratto per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi relativi alla prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. Il contratto ha un valore complessivo di circa 383 milioni di euro, con una quota per Fincantieri che sfiora i 100 milioni. Lo rende noto Fincantieri. L'opera - si legge in una nota - permetterà di raddoppiare i propri traffici commerciali al porto di Livorno, che potrà accogliere anche le navi portacontainer di nuova generazione, con un riverbero anche sullo sviluppo della città e della Regione Toscana. Il progetto coinvolgerà diverse società e maestranze dell'indotto locale. I lavori, che partiranno entro l'estate e avranno una durata di circa 4 anni e mezzo, prevedono la progettazione esecutiva, l'allestimento del cantiere, la bonifica bellica e le indagini preliminari. Si passerà poi alla realizzazione di una nuova diga foranea esterna di 4,6 km e di altre interne per 2,3 km, tramite la fornitura e posa in opera di circa 5 milioni di tonnellate di materiale. Il dragaggio avrà un volume di circa 16 milioni di metri cubi e riguarderà sia le aree interessate dalle nuove opere di difesa che l'approfondimento dei fondali del canale di accesso e delle darsene interne. I sedimenti dragati saranno utilizzati per la realizzazione dei nuovi piazzali della Darsena Europa e in parte per il ripascimento dei litorali compresi tra Marina di Pisa e Livorno. (ANSA).



"Competitività, ripresa, resilienza e sostenibilità - Le iniziative per il porto di Livorno" - Propeller Club Livorno

23 Mar, 2022 **LIVORNO** - "Competitività, ripresa, resilienza e sostenibilità - Le iniziative per il porto di Livorno" è il tema dell' incontro organizzato da The International Propeller Club **Livorno**, il 7 aprile 2022 ore 18,30 , presso Fortezza Vecchia, sala Ferretti. L' iniziativa si svolge nell' ambito dei " Giovedì del Port Center" dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. INTERVENGONO Luciano Guerrieri , presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale Matteo Paroli, segretario generale AdSP Mar Tirreno Settentrionale A seguire spazio per le domande Richiesti greenpass e mascherina.



Informazioni Marittime

Livorno

Darsena Europa di Livorno: firmato il contratto per le opere marittime di difesa

La RTI formata da Società Italiana Dragaggi, Fincantieri, Sales e Fincosit realizzerà in quattro anni la diga foranea e l'escavo dei fondali fino a 17 metri. L'obiettivo è un terminal container da 1,6 milioni di TEU

Il raggruppamento temporaneo di imprese (RTI) costituito da Società Italiana Dragaggi (mandataria), Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Sales e Fincosit, ha firmato oggi con l'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale, cioè il porto di Livorno, il contratto per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi relativi alla prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. Il contratto ha un valore complessivo di circa 383 milioni di euro, con una quota per Fincantieri che sfiora i 100 milioni. La firma del contratto è avvenuta nella sede dell'autorità portuale di Livorno alla presenza del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani. Si tratta di una delle opere infrastrutturali marittime più rilevanti nel panorama italiano. Permetterà di raddoppiare i propri traffici commerciali al porto di Livorno, che potrà accogliere anche le navi portacontainer di nuova generazione, con un riverbero notevole anche sullo sviluppo della città e della Regione Toscana. Il progetto, infatti, oltre alle più importanti imprese marittime italiane costituenti l'RTI, coinvolgerà numerose società e maestranze dell'indotto locale. I lavori, che partiranno entro l'estate e avranno una durata di circa quattro anni e mezzo, prevedono innanzitutto la progettazione esecutiva (da consegnare entro circa tre mesi), l'allestimento del cantiere, la bonifica bellica e le indagini preliminari. Si passerà poi alla realizzazione di una nuova diga foranea esterna di 4,6 chilometri e di altre interne per 2,3 chilometri tramite la fornitura e posa in opera di circa 5 milioni di tonnellate di materiale. Serviranno a delimitare le nuove vasche di colmata (100 ettari) che si andranno ad aggiungere a quelle già esistenti (da 70 ettari). Il dragaggio avrà un volume di circa 16 milioni di metri cubi e riguarderà sia le aree interessate dalle nuove opere di difesa che l'approfondimento dei fondali del canale di accesso e delle darsene interne. I sedimenti dragati saranno utilizzati per la realizzazione dei nuovi piazzali della Darsena Europa e in parte per il ripascimento dei litorali compresi tra Marina di Pisa e Livorno. La struttura commissariale conta di far partire il cantiere entro la fine dell'anno, una volta acquisita la Valutazione di Impatto Ambientale, il procedimento mediante il quale vengono preventivamente individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto infrastrutturale. «L'opera cambierà il volto del nostro scalo e avrà un impatto rilevante su tutto il sistema portuale dell'Alto Tirreno», ha detto Guerrieri. Contestualmente all'avvio dei lavori, l'autorità portuale procederà con un altro appalto ad avviare la gara del terminal vero e proprio, per realizzare e gestire il quale verrà chiesto il contributo dei privati. Le dimensioni della facility prevedono 60 ettari di piazzale, una banchina di 1,400 metri lineari con fondali di 16

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

[Mostra maggiori informazioni](#)



INFRASTRUTTURE 23/03/2022

Darsena Europa di Livorno: firmato il contratto per le opere marittime di difesa

La RTI formata da Società Italiana Dragaggi, Fincantieri, Sales e Fincosit realizzerà in quattro anni la diga foranea e l'escavo dei fondali fino a 17 metri. L'obiettivo è un terminal container da 1,6 milioni di TEU



Informazioni Marittime

Livorno

metri (con possibilità di approfondimento fino a 20 metri), un nuovo canale di accesso a Nord del porto con fondali di 17 metri, con possibilità di approfondimento fino a 21 metri. Con la nuova infrastruttura, il porto di Livorno si pone l'obiettivo di raddoppiare il traffico dei container, passando dagli attuali 800 mila a 1,6 milioni di TEU. «Ci aspetta un percorso complesso dal punto di vista tecnico e amministrativo», ha continuato Guerrieri. «Tra il 2026 e il 2027 contiamo di avere quella situazione logistica e competitiva che potrà consentire al nostro scalo di acquisire una rinnovata competitività nel panorama internazionale». Ad apporre la firma in calce all' accordo contrattuale, il commissario straordinario dell' opera, Luciano Guerrieri, e il procuratore speciale Carlo Alberto Marconi, intervenuto in rappresentanza di Sidra, impresa capogruppo mandataria del RTI. Erano presenti, tra gli altri, anche il consigliere regionale Francesco Gazzetti, l' amministratore delegato di Fincantieri Infrastructure, Claudio Andrea Gemme, e gli altri due dirigenti della struttura commissariale, Enrico Pribaz, responsabile per la parte infrastrutturale, e Simone Gagliani, responsabile per quella amministrativa ed economica.

Giornata storica per il porto di Livorno

Firmato il contratto d'appalto per la Piattaforma Europa

Massimo Belli

LIVORNO Oggi è una giornata storica che segna il punto di non ritorno per lo sviluppo del porto e della città di Livorno ha dichiarato il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, a Palazzo Rosciano. Quella del 23 Marzo 2022, è quindi una data da ricordare per Livorno. Nel pomeriggio, infatti, nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, è stato firmato il contratto di appalto per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. La firma, alla presenza del presidente Giani, è stata apposta dal Commissario straordinario per la realizzazione dell'opera, Luciano Guerrieri, dal vice commissario Roberta Macii e dall'ing. Carlo Alberto Marconi, direttore tecnico di Sidra Società Italiana Dragaggi, quale rappresentante della società capogruppo del Raggruppamento Temporaneo di Impresa formato oltre che da Sidra, da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Sales e Fincosit. Aprendo la conferenza stampa che ha preceduto la firma, Luciano Guerrieri ha voluto sottolineare il grande lavoro di squadra che è stato fatto a valle di una serie molto complessa ed intensa di attività di progettazione e di predisposizione della gara. Questo ha detto Guerrieri è solo il punto di partenza per altre attività che dobbiamo svolgere. Contiamo di consegnare i lavori in autunno. Ma nel mezzo, sono previste consegne di lavori parziali, per i quali possiamo contare su un raggruppamento di imprese per le maggiori in Europa. Pensiamo di concludere i lavori a fine 2026, massimo inizio del 2027, per avere una situazione logistica e portuale che renda non solo Livorno, ma tutta la Toscana competitiva sui mercati. Il sindaco Luca Salvetti ha detto che il nome non è mai casuale: La Darsena Toscana era il luogo dove si giocavano le sorti della regione. Ora la Darsena Europa, una struttura unica che ci può far stare agganciati all'Europa, anche grazie alle Reti Ten-T, che dà rilievo alla città e alla Toscana per gli scambi commerciali con l'Europa. Ha quindi reso la parola il presidente Eugenio Giani che ha esternato la propria soddisfazione per questo momento storico. Ricordando che Livorno è nato come porto per volontà dei Medici e che fin dalle sue origini, è la città più aperta ed innovativa della Toscana. Ma ci sono ancora altre opere da realizzare per unire il porto alla ferrovia. Oggi firmiamo il presupposto al futuro sviluppo del porto e della città. Sottolineando, infine, il ruolo fondamentale ricoperto da Guerrieri, senza dimenticare il sindaco Salvetti, l'assessora Barbara Bonciani e Francesco Gazzetti che hanno lavorato per giungere a questo risultato. Con quest'opera Livorno farà il salto di qualità. Dal canto suo, Roberta Macii, oltre a condividere le parole di Giani ha sottolineato che al piacere di essere qui, si contrappone il peso della responsabilità che sentiamo verso l'esterno. Esprimendo poi una notazione per i colleghi con i quali ha lavorato: il dirigente amministrativo dell'Ente Simone Gagliani, e quello delle infrastrutture



Messaggero Marittimo

Livorno

Enrico Pribaz, ma soprattutto il gruppo di donne che fanno parte della direzione e che hanno sempre lavorato senza sosta per raggiungere l'obiettivo. Infine, prima della firma del contratto, l'ing. Marconi ha precisato che quest'opera da realizzare è enorme. Ad oggi, la più importante in ambito portuale in Italia e per di più con un tempo ristretto. Fornendo alcuni dati che rendono l'idea di cosa deve essere realizzato: 16 milioni di metri cubi da materiale dragato, 4,6 km di diga foranea e 2,5 km di marginamento interno.

Darsena Europa, c'è la firma del contratto

di Redazione

Segna un decisivo passo in avanti il progetto della Darsena Europa, l'opera di espansione a mare con la quale il porto di Livorno mira a conquistare nuove quote di traffico. Dopo mesi di lavoro, è stato infatti firmato questo pomeriggio, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, il contratto di appalto integrato per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi. Ad apporre la firma in calce all'accordo contrattuale, il commissario straordinario dell'opera, Luciano Guerrieri, e il procuratore speciale Carlo Alberto Marconi, intervenuto in rappresentanza di Sidra, impresa capogruppo mandataria del Raggruppamento Temporaneo di Impresa formato, oltre che da Società Italiana Dragaggi, da Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime, Sales e Fincosit. Con la firma del contratto, gli aggiudicatari avranno a disposizione 90 giorni per consegnare il progetto esecutivo, per predisporre il quale l'RTI ha incaricato un raggruppamento di progettisti composto da Technital spa (società mandataria), Modimar Project ed E&G. Successivamente, verranno avviate le attività per la bonifica bellica, che richiederanno 270 giorni di tempo. I lavori veri e propri dureranno invece 1700 giorni. Per le opere marittime si prevede la realizzazione di una diga foranea esterna di 4,6 km, composta dal nuovo molo di sopraflutto (Diga Nord) e dalla nuova Diga della Meloria in sottoflutto (mentre quella vecchia verrà demolita). Verranno inoltre realizzate dighe interne per 2,3 km, a delimitare le nuove vasche di colmata (100 ettari) che si andranno ad aggiungere a quelle già esistenti (da 70 ettari) e già oggetto di un progetto di consolidamento. Gli interventi di dragaggio sono finalizzati all'imbasamento delle nuove opere, all'approfondimento dei fondali del canale di accesso e alla realizzazione dei bacini e delle darsene interne. In tutto, verranno dragati 15,7 milioni di metri cubi di sedimenti. Una quota parte del materiale di escavo, per un totale di cinque milioni di metri cubi, verrà destinato al contrasto dell'innalzamento del livello del mare e della perdita delle superfici della costa per effetto dell'erosione costiera. Al tempo stesso i sedimenti verranno impiegati come materiale di riempimento e di costruzione, in sostituzione del materiale vergine di cava, quindi con finalità di protezione del Paesaggio. La struttura commissariale conta di far partire il cantiere entro la fine dell'anno, una volta acquisita la Valutazione di Impatto Ambientale, il procedimento mediante il quale vengono preventivamente individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto infrastrutturale. La stipula del contratto d'appalto rappresenta un segnale importante per il rilancio del porto di Livorno. "L'opera cambierà il volto del nostro scalo e avrà un impatto rilevante su tutto il Sistema Portuale dell'Alto Tirreno" ha dichiarato Guerrieri. "Non è stato facile raggiungere questo traguardo, lo abbiamo fatto con determinazione e costanza grazie a un lavoro di squadra che ha visto impegnata tutta la struttura

Menu

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setteentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARGO CASALE



Questo sito utilizza i cookie per personalizzare i contenuti, fornire servizi legati ai social media e migliorare il nostro traffico. Continuando la navigazione accetti i nostri termini.

OK

Port News

Livorno

commissariale". Contestualmente all' avvio dei lavori, l' AdSP procederà con separato appalto ad avviare la gara del terminal vero e proprio, per realizzare e gestire il quale verrà chiesto il contributo dei privati. Le dimensioni della facility prevedono 60 ettari di piazzale, una banchina di 1400 metri lineari con fondali a -16 metri (con possibilità di approfondimento fino a - 20 metri), un nuovo canale di accesso a Nord del porto con fondali a - 17 metri (con possibilità di approfondimento a - 21 m). Con la nuova infrastruttura, Livorno si pone l' obiettivo di raddoppiare il traffico dei container, passando dagli attuali 800 mila ai futuri 1,6 milioni di TEU. "Ci aspetta un percorso complesso dal punto di vista tecnico e amministrativo" ha aggiunto Guerrieri. "Entro il 2026/2027 contiamo di avere quella situazione logistica e competitiva che potrà consentire al nostro scalo di acquisire una rinnovata competitività nel panorama internazionale". Guerrieri ha voluto ringraziare espressamente la vice commissaria Roberta Macii e la sua struttura per il lavoro svolto sino ad oggi. Ed ha rimarcato l' importanza del supporto operativo che la Regione Toscana e il Comune di Livorno non hanno mai fatto mancare ("Senza la collaborazione del personale della Regione, che ha lavorato anche durante le ferie natalizie, non saremmo mai riusciti a comporre la commissione di gara nei tempi previsti). Il commissario straordinario ha infine voluto rivolgere un in bocca al lupo al Raggruppamento Temporaneo di Imprese che sarà chiamato a svolgere il lavoro. Un lavoro della cui complessità ha parlato nel corso dell' evento lo stesso Marconi: "Si tratta dell' opera di ingegneria marittima più importante di Italia" ha dichiarato. "I numeri sono di assoluto rilievo: dovremo dragare 16 milioni di metri cubi di sedimenti; realizzare una diga da 4,6 km, trasportare 5 milioni di tonnellate di materiale lapideo e posizionare 25 mila massi di protezione delle scogliere. Assieme a Fincantieri, Fincosit e Sales siamo tutti focalizzati sull' obiettivo. Che dovrà essere raggiunto in tempi piuttosto ristretti, entro il 2026/2027". Anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, intervenuto all' evento assieme all' assessora comunale al porto, Barbara Bonciani, non ha mancato di sottolineare l' importanza della firma di oggi: "Grazie al lavoro svolto dall' AdSP si scrive un pezzetto di futuro" ha detto. "La Darsena Europa è il treno che la città e il suo porto non possono assolutamente perdere. La firma di oggi è un passaggio fondamentale per arrivare a disegnare e costruire il nostro futuro". E si è mostrato soddisfatto, a tratti entusiasta, il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, che dopo una breve parentesi storica sulle origini di Livorno, sulle leggi livornine e sul ruolo che il porto ha giocato nel contesto territoriale di riferimento, si è soffermato sull' importanza dell' opera, definendola una opportunità unica per l' Italia: "La firma di oggi è un atto irreversibile che porterà Livorno a porsi verso l' esterno come uno tra i più importanti scali italiani. Dalla Darsena Europa dipende lo sviluppo a mare di quella che, da sempre, è considerata la principale porta di ingresso della Toscana" ha dichiarato. Giani ha voluto ringraziare Guerrieri e la Macii per il lavoro svolto. "Il presidente dell' AdSP ha saputo unire a competenza e buon senso una indubbia capacità di intermediazione politica. E' merito suo e della dott.ssa Macii se siamo arrivati a questo risultato. La Darsena Europa sarà il fulcro del futuro sviluppo del maggior

Port News

Livorno

porto toscano". Ai ringraziamenti si è unita anche la stessa Macii: "Essere qui oggi, veder coronare con questa firma un obiettivo che in questi mesi abbiamo cercato faticosamente di raggiungere, è un onore e una responsabilità. Voglio ringraziare tutta la Struttura per quanto fatto". Alla firma erano presenti, tra gli altri, il consigliere regionale Francesco Gazzetti e gli altri due dirigenti della Struttura Commissariale, Enrico Pribaz (responsabile per la parte infrastrutturale) e Simone Gagliani (responsabile per quella amministrativa ed economica).

Regione Toscana

Livorno

Porto di Livorno, Giani sui dragaggi in vista della darsena Europa: "E' un segno di rinascita" - Toscana Notizie

Il presidente della Regione è intervenuto alla firma del contratto di appalto integrato per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi dello scalo livornese

'Il porto di Livorno si avvia ad avere una sua nuova, importante, fisionomia. Oggi infatti è stato firmato il contratto di appalto che permetterà di realizzare le necessarie opere marittime di difesa e dragaggio, primo passo verso la futura realizzazione della piattaforma Europa, da cui dipende lo sviluppo a mare di quella che, da sempre, è la principale porta d'ingresso della Toscana. Questa opera non solo cambierà il volto di questo porto, ma avrà anche un impatto rilevante su tutto il sistema portuale toscano, in particolare dell' alto Tirreno, in chiave di ammodernamento e di sviluppo dello stesso'. Così si è espresso il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani , intervenendo alla firma del contratto di appalto integrato per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi dello scalo livornese. A sottoscrivere l' accordo contrattuale, quest' oggi, mercoledì 23 marzo, sono stati il commissario straordinario dell' opera, **Luciano Guerrieri** , e il procuratore speciale Carlo Alberto Marconi in rappresentanza della Sidra, l' impresa capogruppo mandataria del raggruppamento temporaneo di impresa formato, oltre che dalla Società italiana dragaggi, da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Sales e Fincosit. Lunedì scorso, 21 marzo, la Giunta regionale ha approvato attraverso una specifica delibera l' accordo di programma che proprio oggi è stato siglato a Livorno. Le opere marittime di difesa e dragaggio del porto costeranno complessivamente 450 milioni di euro. Il contributo regionale previsto ammonta a 200 milioni. 'Questa firma segna il rilancio dello scalo di Livorno ed è un segnale di rinascita', ha aggiunto il presidente Giani. 'In prospettiva, contestualmente all' avvio dei lavori che scaturiranno dall' appalto odierno, attraverso un altro appalto, autonomo da questo, avvieremo poi la gara per il terminal vero e proprio, per il quale saranno coinvolti anche soggetti privati. La darsena Europa sarà il fulcro del futuro sviluppo del maggior porto toscano'. 'Livorno, che ha da poco celebrato l' anniversario della propria fondazione ed è la città più giovane della Toscana, è anche la città più aperta ed innovativa e il suo porto la identifica nella sua dinamicità', ha precisato ancora Giani. Alla firma erano presenti, tra gli altri, anche il sindaco di Livorno, Luca Salvetti , il consigliere regionale Francesco Gazzetti e la dirigente dell' Autorità portuale Roberta Macii .



Porto di Livorno, Giani sui dragaggi in vista della darsena Europa: "E' un segno di rinascita"

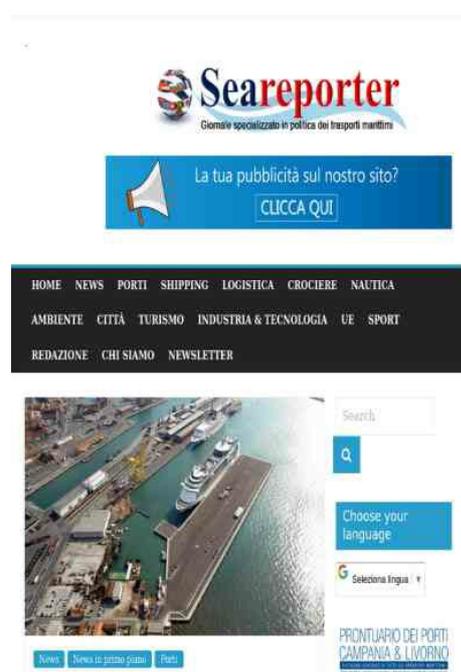
Il presidente della Regione è intervenuto alla firma del contratto di appalto integrato per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi dello scalo livornese



Fincantieri con Raggruppamento Temporaneo di Imprese realizzerà l' ampliamento del porto di Livorno

Trieste, 23 marzo 2022 - Il Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito da Società Italiana Dragaggi, mandataria, Fincantieri Infrastruttura Opere Marittime, Sales e Fincosit, ha firmato oggi con l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale il contratto per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi relativi alla prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. Il contratto ha un valore complessivo di circa 383 milioni di euro, con una quota per Fincantieri che sfiora i 100 milioni. Si tratta di una delle opere infrastrutturali marittime più rilevanti nel panorama italiano. Permetterà di raddoppiare i propri traffici commerciali al **porto di Livorno**, che potrà accogliere anche le navi portacontainer di nuova generazione, con un riverbero notevole anche sullo sviluppo della città e della Regione Toscana. Il progetto, infatti, oltre alle più importanti imprese marittime italiane costituenti l' RTI, coinvolgerà numerose società e maestranze dell' indotto locale. I lavori, che partiranno entro l' estate e avranno una durata di circa 4 anni e mezzo, prevedono innanzitutto la progettazione esecutiva, l' allestimento del cantiere, la bonifica bellica e le indagini preliminari. Si passerà poi alla realizzazione di una nuova diga foranea esterna di 4,6 km e di altre interne per 2,3 km, tramite la fornitura e posa in opera di circa 5 milioni di tonnellate di materiale. Il dragaggio avrà un volume di circa 16 milioni di metri cubi e riguarderà sia le aree interessate dalle nuove opere di difesa che l' approfondimento dei fondali del canale di accesso e delle darsene interne. I sedimenti dragati saranno utilizzati per la realizzazione dei nuovi piazzali della Darsena Europa e in parte per il ripascimento dei litorali compresi tra Marina di Pisa e **Livorno**.

Redazione Seareporter.it



Piattaforma Europa Livorno, anche Fincantieri in campo

I sedimenti dragati saranno utilizzati per la realizzazione dei nuovi piazzali della Darsena Europa e in parte per il ripascimento dei litorali

Giovanni Roberti

Livorno - Il raggruppamento temporaneo di imprese costituito da Società italiana dragaggi, mandataria, Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Sales e Fincosit, ha firmato oggi con l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale il contratto per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi relativi alla prima fase di attuazione della Piattaforma Europa. Il contratto ha un valore complessivo di circa 383 milioni di euro, con una quota per Fincantieri che sfiora i 100 milioni. Si tratta, si legge in una nota di Fincantieri, di una delle opere infrastrutturali marittime più rilevanti nel panorama italiano. Permetterà di raddoppiare i propri traffici commerciali al **porto** di **Livorno**, che potrà accogliere anche le navi portacontainer di nuova generazione, con un riverbero notevole anche sullo sviluppo della città e della Regione Toscana. Il progetto, infatti, oltre alle più importanti imprese marittime italiane costituenti l'Rti, coinvolgerà numerose società e maestranze dell'indotto locale. I lavori, che partiranno entro l'estate e avranno una durata di circa 4 anni e mezzo, prevedono innanzitutto la progettazione esecutiva, l'allestimento del cantiere, la bonifica bellica e le indagini preliminari. Si passerà poi alla realizzazione di una nuova diga foranea esterna di 4,6 km e di altre interne per 2,3 km, tramite la fornitura e posa in opera di circa 5 milioni di tonnellate di materiale. Il dragaggio avrà un volume di circa 16 milioni di metri cubi e riguarderà sia le aree interessate dalle nuove opere di difesa che l'approfondimento dei fondali del canale di accesso e delle darsene interne. I sedimenti dragati saranno utilizzati per la realizzazione dei nuovi piazzali della Darsena Europa e in parte per il ripascimento dei litorali compresi tra Marina di Pisa e **Livorno**.



Shipping Italy

Livorno

Firmato il contratto per dare avvio al cantiere della Piattaforma Europa di Livorno

La struttura commissariale conta di far partire il cantiere entro la fine dell'anno ma nel frattempo sarà bandita la gara per trovare il partner privato che parteciperà alla costruzione e gestione del nuovo terminal container

Compie un significativo passo avanti il progetto della Darsena Europa (Piattaforma Europa), l'opera di espansione a mare attraverso la quale il porto di Livorno mira a conquistare nuove quote di traffico prima nei container e successivamente nei ro-ro. L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha annunciato che è stato appena firmato, alla presenza del presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, il contratto di appalto integrato per la realizzazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi. In pratica la fase propedeutica alla realizzazione delle nuove banchine. Ad apporre la firma in calce all'accordo contrattuale sono stati il commissario straordinario dell'opera, Luciano Guerrieri, e il procuratore speciale Carlo Alberto Marconi, intervenuto in rappresentanza di Sidra, impresa capogruppo mandataria del Raggruppamento temporaneo di impresa formato, oltre che da Società Italiana Dragaggi, da Fincantieri Infrastructure Opere Marittime, Sales e Fincosit. La port authority in una nota spiega che, con la firma del contratto, gli aggiudicatari avranno a disposizione 90 giorni per consegnare il progetto esecutivo, per predisporre il quale l'Rti ha incaricato un raggruppamento di progettisti composto da Technital spa (società mandataria), Modimar Project ed E&G. Successivamente, verranno avviate le attività per la bonifica bellica, che richiederanno 270 giorni di tempo. 'I lavori veri e propri dureranno invece 1.700 giorni' prosegue l'AdSP, precisando che 'per le opere marittime si prevede la realizzazione di una diga foranea esterna di 4,6 km, composta dal nuovo molo di sopraflutto (Diga Nord) e dalla nuova Diga della Meloria in sottoflutto (mentre quella vecchia verrà demolita). Verranno inoltre realizzate dighe interne per 2,3 km, a delimitare le nuove vasche di colmata (100 ettari) che si andranno ad aggiungere a quelle già esistenti (da 70 ettari) e già oggetto di un progetto di consolidamento'. Gli interventi di dragaggio sono finalizzati all'imbasamento delle nuove opere, all'approfondimento dei fondali del canale di accesso e alla realizzazione dei bacini e delle darsene interne. In tutto, verranno dragati 15,7 milioni di metri cubi di sedimenti. La struttura commissariale conta di far partire il cantiere entro la fine dell'anno, una volta acquisita la Valutazione di Impatto Ambientale, il procedimento mediante il quale vengono preventivamente individuati gli effetti sull'ambiente di un progetto infrastrutturale. 'L'opera cambierà il volto del nostro scalo e avrà un impatto rilevante su tutto il Sistema Portuale dell'Alto Tirreno' ha dichiarato Guerrieri. Contestualmente all'avvio dei lavori, l'AdSP procederà con separato appalto ad avviare la gara del terminal vero e proprio, per realizzare e gestire il quale sarà richiesto il contributo di un partner privato. Le dimensioni della



Shipping Italy

Livorno

nuova infrastruttura prevedono 60 ettari di piazzale, una banchina di 1.400 metri lineari con fondali a -16 metri (con possibilità di approfondimento fino a - 20 metri), un nuovo canale di accesso a Nord del porto con fondali a - 17 metri (con possibilità di approfondimento a - 21 metri). Con la nuova infrastruttura, Livorno si pone l'obiettivo di raddoppiare il traffico dei container, passando dagli attuali 800 mila ai futuri 1,6 milioni di Teu. 'Ci aspetta un percorso complesso dal punto di vista tecnico e amministrativo' ha aggiunto Guerrieri. 'Entro il 2026/2027 contiamo di avere quella situazione logistica e competitiva che potrà consentire al nostro scalo di acquisire una rinnovata competitività nel panorama internazionale'. Il presidente della port authority livornese ha voluto ringraziare espressamente la vice commissaria Roberta Macii e la sua struttura per il lavoro svolto sino ad oggi per quest' opera.

Il Pescara

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al porto di Pescara il fango supera il livello del fiume: "Impossibile fare le manovre"

Il bel tempo e le secche peggiorano una situazione resa già difficilissima dai tanti problemi che interessano l'infrastruttura, Scordella e Camplone: "La situazione peggiora giorno dopo giorno"

"Impossibile fare qualsiasi manovra". E' ormai quotidiano il disagio della marineria pescarese. A denunciare lo scenario che si è presentato sotto i loro occhi questa mattina sono i rappresentanti dell'associazione Armatori di Pescara Francesco Scordella (presidente) e Massimo Camplone. Il fango ha superato il livello del fiume nella banchina sud. Il bel tempo non aiuta con le secche, ma a causare il problema sono i tanti problemi ormai noti che interessano da decenni l'infrastruttura. Negli ultimi giorni sono state diverse le imbarcazioni rimaste incagliate e con lo scenario di oggi è impossibile muoversi all'interno del porto e fare qualunque manovra. Il rischio, spiegano, è quello di rompere eliche e danneggiare le imbarcazioni che già ad entrare e uscire fanno fatica. "Se va avanti così - concludono - tra tre o quattro giorni non potremmo proprio più muoverci dentro il porto". Già da qualche giorno diversi armatori sono tornati ad attraccare al porto di Ortona.

Giornali, 24 Marzo 2022

Info

🔍 📄 📧

📍 Ancona

ATTUALITÀ

Al porto di Pescara il fango supera il livello del fiume: "Impossibile fare le manovre"

Il bel tempo e le secche peggiorano una situazione resa già difficilissima dai tanti problemi che interessano l'infrastruttura, Scordella e Camplone: "La situazione peggiora giorno dopo giorno"



Alessandro Fazio

Giornali

23 marzo 2022 11:16



Il fango supera il livello del fiume nel porto di Pescara

Civitavecchia-Cagliari: il collegamento affidato di nuovo a Grimaldi

CIVITAVECCHIA - Il Gruppo Grimaldi si aggiudica nuovamente la gara del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per la rotta Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, garantendo senza interruzioni la continuità territoriale per il trasporto di merci e passeggeri da e verso l' isola. È confermata la frequenza trisettimanale del servizio, con due scali intermedi nel **porto** di Arbatax in ognuna delle due direzioni. In più, per tutto il prossimo mese di agosto, la compagnia offrirà una partenza aggiuntiva da Civitavecchia per Arbatax il giovedì e, viceversa, da Arbatax per Civitavecchia il sabato. Le prenotazioni sul sito www.grimaldi-lines.com sono aperte fino al 31 dicembre 2022. "Sulla linea continuerà ad essere impiegato il traghetto ro/pax Catania, battente bandiera italiana - spiegano da Grimaldi - che può trasportare oltre 2.200 metri lineari di merci rotabili (automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ecc.) e fino a 955 passeggeri. A disposizione di questi ultimi ci sono 93 cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta, ed una comoda sala con poltrone reclinabili. Diversi sono i servizi offerti a bordo, quali ristorante à la carte, self-service, servizio bar h24, negozio, area videogiochi. Per chi desidera viaggiare con il proprio animale domestico, il kit di accoglienza animali (kit pet) rende accessibile agli animali qualsiasi tipologia di cabina, che viene equipaggiata con uno specifico corredo da letto e, dopo l' uso, subisce un trattamento di pulizia di fine viaggio adatto alla presenza di animali. La Catania è, inoltre, dotata di sistemi che ne riducono l' impatto ambientale, come gli impianti di depurazione dei gas di scarico, che permettono di abbattere le emissioni di zolfo e particolato, ed il rivestimento siliconico della carena, che aumenta l' efficienza energetica della nave". "Prosegue l' impegno del nostro Gruppo per servire in modo sempre più capillare i principali porti sardi, garantendo la continuità territoriale con il Continente - ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo partenopeo - il nostro network di servizi marittimi è ormai un punto di riferimento per i traffici da e per la Sardegna, in quanto risponde concretamente alla necessità di collegamenti efficienti verso l' intera Penisola". Il Gruppo Grimaldi offre diversi servizi marittimi da e per la Sardegna, tra cui la storica tratta Civitavecchia-**Porto** Torres-Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri, quali Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari. Ad aprile sarà, inoltre, avviato il nuovo collegamento ro-pax Savona-**Porto** Torres. Infine, al trasporto di sole merci sono dedicate ulteriori linee che collegano **Porto** Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto.



Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grimaldi si aggiudica nuovamente la rotta marittima Civitavecchia-Arbatax-Cagliari

23 Mar, 2022 Napoli - Aggiudicata - nuovamente - a Grimaldi Lines la rotta Civitavecchia-Arbatax-Cagliari - con gara pubblica indetta dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. La linea garantisce senza interruzioni la continuità territoriale per il trasporto di merci e passeggeri da e verso l'isola. Il servizio rimane a frequenza trisettimanale, con due scali intermedi nel porto di Arbatax in ognuna delle due direzioni. Inoltre per il mese di agosto, una partenza aggiuntiva da Civitavecchia per Arbatax il giovedì e, viceversa, da Arbatax per Civitavecchia il sabato. Le prenotazioni sul sito Grimaldi Lines sono aperte fino al 31 dicembre 2022. Il traghetto ro/pax Catania continuerà ad essere impiegato nel servizio. La nave, battente bandiera italiana, ha una capienza di trasporto pari a 2.200 metri lineari di merci rotabili (automobili, furgoni, camion, semirimorchi, ecc.) e fino a 955 passeggeri, per i quali sono a disposizione 93 cabine (interne, esterne e superior) tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta, ed una comoda sala con poltrone reclinabili. Tra i servizi offerti a bordo: il ristorante à la carte, self-service, servizio bar h24, negozio, area videogiochi. Per gli animali domestici è disponibile il kit di accoglienza animali (kit pet) che rende accessibile agli animali qualsiasi tipologia di cabina, equipaggiata con uno specifico corredo da letto e, dopo l'uso, subisce un trattamento di pulizia di fine viaggio adatto alla presenza di animali. La Catania è, inoltre, dotata di sistemi che ne riducono l'impatto ambientale, come gli impianti di depurazione dei gas di scarico, che permettono di abbattere le emissioni di zolfo e particolato, ed il rivestimento silconico della carena, che aumenta l'efficienza energetica della nave. 'Prosegue l'impegno del nostro Gruppo per servire in modo sempre più capillare i principali porti sardi, garantendo la continuità territoriale con il Continente', ha dichiarato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo partenopeo. 'Il nostro network di servizi marittimi è ormai un punto di riferimento per i traffici da e per la Sardegna, in quanto risponde concretamente alla necessità di collegamenti efficienti verso l'intera Penisola'. Il Gruppo Grimaldi offre diversi servizi marittimi da e per la Sardegna, tra cui la storica tratta Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona ed altre linee regolari miste per merci e passeggeri, quali Livorno-Olbia, Civitavecchia-Olbia, Napoli-Cagliari-Palermo e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari. Ad aprile sarà, inoltre, avviato il nuovo collegamento ro-pax **Savona**-Porto Torres. Infine, al trasporto di sole merci sono dedicate ulteriori linee che collegano Porto Torres con Genova e Cagliari con Genova, Livorno, Salerno e Valencia/Sagunto.



Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Rimorchio portuale: al via la gara a Bari, a Gaeta fissati importi e condizioni

La società attualmente concessionaria del servizio nello scalo pugliese è Rimorchiatori Napoletani

L' iter per il rinnovo delle concessioni del servizio di rimorchio si è messo in moto anche nei porti di Bari e **Gaeta**, dove questa attività al momento fa capo a Rimorchiatori Napoletani. Nello scalo pugliese ha preso oggi il via la relativa gara europea, di cui però al momento sono noti solo pochi dettagli. Il più rilevante è l' importo a base della procedura, di tipo aperto e in scadenza il prossimo 23 maggio, stabilito in 33,556.207 milioni di euro a fronte di un affidamento della durata canonica di 15 anni. Diversa la situazione di **Gaeta**, dove la locale Capitaneria di Porto ha stabilito, tramite una determina a contrarre pubblicata all' inizio di febbraio, di affidare il servizio attraverso una procedura ristretta, che però al momento non risulta ancora avviata. Lo stesso provvedimento ha però anche già delineato le condizioni del servizio e l' importo della relativa concessione. Questo, viene stabilito, dovrà essere svolto attraverso l' impiego di 2 rimorchiatori di prima linea (di cui uno 'in servizio 24 ore, con reperibilità in 30 minuti', e l' altro 'con reperibilità in 4 ore') e un ulteriore mezzo di seconda linea, da utilizzare in sostituzione dei primi due o per 'sopperire eventuali picchi di traffico'. Il valore della relativa concessione è stimato in 30,573 milioni, calcolati considerando il fatturato medio del concessionario uscente negli anni 2020-2021, a differenza di quanto fatto in altri porti in casi analoghi, dove come biennio di riferimento, causa pandemia, è stato considerato quello 2018-2019. La determina precisa inoltre che l' ambito territoriale all' interno del quale il servizio dovrà essere svolto 'comprende la rada di **Gaeta** ed i suoi approdi, all' interno della linea idealmente congiungente Punta Stendardo - Monte d' Argento (Scauri)'. Come accennato sopra, a oggi nei due scali (nonché a Napoli e Taranto), il titolare del servizio è la società Rimorchiatori Napoletani, in entrambi i casi sulla base di concessioni scadute. In particolare a **Gaeta** questa risulta essere stata prorogata l' ultima volta lo scorso dicembre 'nelle more della procedura di gara'. Più datata la scadenza della concessione a Bari, dove una gara europea per il rinnovo era stata avviata, ma poi contestata, già nel 2014. F.M. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Napoli Village

Napoli

Giornata del mare e della cultura marina, domani conferenza al consiglio regionale della Campania

NAPOLI - Fervono i preparativi per la prima edizione della Giornata del mare e della cultura marina in programma il prossimo 11 aprile, con iniziative previste in tutta la regione grazie all'organizzazione promossa dall'associazione circoli nautici della Campania. Un appuntamento che mira a valorizzare una delle risorse più importanti della regione e al contempo a porre l'accento sulle numerose attività svolte dalla realtà che operano col mare: dai circoli nautici e leghe navali alla Marina Militare, dalle Capitanerie di **porto** alle istituzioni e associazioni sempre attive in tal senso. Proprio per presentare il fitto programma di iniziative previste nelle varie città coinvolte nell'iniziativa, domani, giovedì 24 marzo alle ore 11 è in programma la conferenza di presentazione, che si terrà presso la sala del consiglio regionale della Campania al centro direzionale di Napoli (isola F13, piano 21). Al momento hanno annunciato la loro partecipazione l'assessore regionale con delega al Turismo Felice Casucci; il consigliere regionale Francesco Picarone; il direttore marittimo della Campania Pietro Giuseppe Vella; il comandante della logistica marina Giuseppe Abbamonte; il presidente dell'associazione circoli nautici della Campania Gianluigi Ascione.



Carri armati dell' Esercito nel porto di Salerno: ecco il video

In tanti potrebbero pensare che si tratti di veicoli destinati all' Ucraina. Ma, in realtà, non è così

Sta circolando, in queste ore, un video sulla pagina Telegram " Guerra Totale " che mostra diversi carri armati dell' Esercito Italiano parcheggiati all' interno del porto commerciale di Salerno. In tanti potrebbero pensare che si tratti di veicoli destinati all' Ucraina. In realtà, sono mezzi del Reggimento Cavalleggeri Guide rientrati da un' attività addestrativa, già programmata da tempo, in Sardegna.



Brindisi Report

Brindisi

Torna il mercatino per i crocieristi: 20 postazioni sul lungomare

Avviso pubblico del Comune di Brindisi. Consentita solo la vendita di prodotti artigianali e di souvenirs

BRINDISI - Torna il mercatino per i crocieristi sul lungomare Regina Margherita. A partire dal prossimo mese di aprile, come noto, sono in programma 70 approdi di navi da crociera nel **porto** di **Brindisi**. Nell' ambito del sistema di accoglienza , l' amministrazione comunale, tramite un avviso pubblico a firma della dirigente Marina Carrozzo, ha avviato una procedura per l' assegnazione temporanea di massimo 20 postazioni, sul lungomare. L' organizzatore dovrà essere un soggetto giuridico (società, associazioni, comitati, associazioni di categoria, onlus, anche in raggruppamento tra loro) nel settore e dovrà garantire: il reperimento e montaggio delle strutture (gazebo, casette in legno e/o similari); la selezione degli operatori/espositori; la gestione di tutti gli aspetti tecnico-amministrativi- autorizzativi; il pagamento del canone unico per l' occupazione suolo pubblico. E' consentita esclusivamente la vendita di oggettistica artigianale e souvenirs della città. E' vietata la vendita di qualsiasi prodotto alimentare e bevande. L' amministrazione comunale chiarisce inoltre che Il mercatino potrà essere allestiti esclusivamente su Viale Regina Margherita (tratto antistante la Capitaneria di **Porto**) nelle date previste dal calendario degli approdi 2022. Gli organizzatori interessati dovranno far pervenire la loro proposta, corredata da tutti gli elementi utili alla valutazione della stessa: entro il 29 marzo alle ore 10.00 esclusivamente a mezzo Pec all' indirizzo ufficioprotocollo@pec.comune.**brindisi**.it .



Brindisi Report

Brindisi

Polo energetico, il Consiglio comunale compatto sulla proposta Cinque Stelle

Un solo voto contrario: quello di Oggiano. Il Pd: "Oggi non si risolvono tutte le criticità, ma auspichiamo possa essere il viatico per un nuovo metodo finalizzato ad affrontare le problematiche che non mancano in una città come la nostra"

BRINDISI - Ieri, lunedì 22 marzo, il viceministro per lo Sviluppo economico Gilberto Pichetto Fratin è stato a Brindisi. Riguardo la questione energetica ha auspicato "coesione" da parte degli attori del territorio. Una sorta di risposta è arrivata in giornata, quando il Consiglio comunale del capoluogo adriatico ha votato ad ampia maggioranza (25 voti favorevoli e uno, quello di Massimiliano Oggiano, contrario) l'ordine del giorno presentato dal Movimento Cinque Stelle, proprio sul polo energetico. Il documento è stato inoltre sottoscritto da uno schieramento trasversale: Partito Democratico, Idea, Forza Italia e Lega. Anche Gabriele Antonino ha presentato delle proposte, accolte, ma al momento del voto è uscito dall'aula. Ordine del giorno Cinque Stelle Ma cosa chiedevano i Cinque Stelle Gianluca Serra e Tiziana Motolese? Ecco l'odg. Chiedono che il Consiglio comunale esprima il proprio favore rispetto al progetto denominato "Enel Logistics"; il proprio favore rispetto ad un programma che preveda il riutilizzo di tutte le infrastrutture Enel Produzione S.p.A. per progetti industriali e logistici di sviluppo finalizzati al reimpiego di tutti i lavoratori diretti e indiretti del polo energetico. Chiedono inoltre che il Consiglio comunale inviti e sostenga Enel Produzione S.p.A. a dismettere tutte quelle infrastrutture non destinabili ad altri usi ed a bonificare le aree; Enel Produzione S.p.A. a chiedere all'Agenzia delle Dogane tutte le autorizzazioni necessarie affinché i due parchi coperti per lo stoccaggio del carbone (dome) di una capienza di circa 500mila metri cubi e le infrastrutture di collegamento siano funzionali alla Zona doganale interclusa di Costa Morena (ex molo Carbone); Enel Produzione S.p.A. ad avviare una proficua interlocuzione con gli altri operatori economici al fine di insediare sul territorio brindisino stabilimenti per la produzione di impianti e/o macchinari di accumulo e/o produzione di energia rinnovabile (pale eoliche, elettrolizzatori, pannelli solari, ecc.); Enel Produzione S.p.A. a mettere a disposizione il sistema di captazione dell'acqua marina, ora utile al sistema di raffreddamento del ciclo termico, per la realizzazione di un dissalatore ad osmosi inversa per la produzione di acqua potabile; l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale a completare la colmata ed il banchinamento dell'area denominata di "Capobianco" al servizio della costituita seconda zona franca doganale interclusa; il Consorzio Asi affinché proceda alla costituzione della propria zona franca doganale interclusa. Cosa devono fare sindaco e Giunta Non finisce qui, l'ordine del giorno prosegue chiedendo che il Consiglio comunale impegni sindaco e Giunta a porre in essere tutte le azioni politiche ed amministrative possibili presso la Regione Puglia ed



Brindisi Report

Brindisi

il Governo Italiano affinché l' area Zes sia estesa fino al sito di Cerano ove insiste la centrale Federico II; a porre in essere tutte le azioni politiche ed amministrative possibili presso la Regione Puglia affinché per le zone portuali e retroportuali si deroghi ai limiti imposti dal Piano Paesagistico Territoriale Regionale della Puglia consentendo che tutte le Zone doganali intercluse siano pienamente utilizzabili; a porre in essere tutte le azioni politiche ed amministrative necessarie affinché i Dome, gli oltre 17 chilometri di nastro trasportatore e l' asse viario attrezzato (che collega il porto alla centrale Federico II), siano conservati e destinati alla logistica; ad affiancare collaborativamente e fattivamente Enel Produzione S.p.A. nella eventuale attività di interlocuzione con altri operatori economici al fine di intercettare ulteriori investimenti in città, anche utilizzando le infrastrutture oggi al servizio della centrale Federico II; ad avviare immediatamente una proficua interlocuzione con tutte le società multinazionali presenti sul territorio affinché si istituisca con le stesse un "Tavolo Tecnico Permanente sulle Committenze" al fine di consentire alle imprese locali di accedere al sistema degli appalti e dei sub-appalti di tali Players Internazionali. I Cinque Stelle: "Politica dei contenuti" All' indomani del risultato, i Cinque Stelle, con un comunicato firmato dai consiglieri Serra e Motolese, spiegano: "Sin dall' inizio abbiamo incentrato il nostro mandato sui contenuti, rifuggendo dalla politica dei piagnistei. Viviamo pertanto l' approvazione quasi unanime (ha votato contro solo Fratelli d' Italia) del nostro ordine del giorno sulla riconversione del polo energetico Enel come una tappa di un percorso che ci ha visti remare sempre nella direzione del migliore sviluppo possibile per Brindisi. Ci siamo spesi con la consapevolezza che, al netto delle legittime lamentazioni di circostanza, il Governo - anche grazie al lavoro dei rappresentanti locali in Parlamento - pone con attenzione l' orecchio su questo territorio. Sulla riqualificazione urbana, sulle opere portuali, sull' istituzione delle Zes, per fare degli esempi, il Governo ha dimostrato la sua vicinanza attraverso ingenti finanziamenti e strumenti normativi semplificativi degli iter. Davanti ad una proposta credibile che giunge dal territorio, confidiamo che ciò possa accadere anche in merito al futuro dei 270 ettari gestiti da Enel". Prosegue la nota dicendo che l' ordine del giorno approvato "è un forte atto di indirizzo politico con cui si chiede la messa a valore delle potenzialità della città e delle infrastrutture esistenti, puntando sulle direttrici della logistica, dei traffici portuali, dell' agricoltura e dell' idrogeno. Attraverso l' estensione della Zes con l' inclusione del sito di Cerano, la deroga al Pptr che condiziona gli insediamenti entro i 300 metri dal mare, l' avvio delle zone franche doganali intercluse, il riutilizzo dei dome e della viabilità di servizio, Brindisi potrà ritornare strategica nei traffici portuali. Da sempre abbiamo sostenuto che il porto è il fulcro dell' economia cittadina e la creazione di un polo logistico - in cui la banchina Enel e le altre zone doganali intercluse siano messe al servizio di nuovi traffici - non potrà che produrre benefici per Brindisi". Il Pd: "Questo è il viatico per un nuovo metodo" Non si è fatto attendere un commento a quanto proposto e approvato da parte del Partito Democratico di Brindisi. Si legge in una nota: "Il dibattito è stato costruttivo e proficuo e il Consiglio comunale si è confrontato

Brindisi Report

Brindisi

in maniera seria e leale. Oggi non si risolvono tutte le criticità, ma auspichiamo possa essere il viatico per un nuovo metodo finalizzato ad affrontare le problematiche che non mancano in una città come la nostra che rischia di pagare un caro prezzo sociale per la transizione energetica ed ecologica". Il gruppo consiliare del Partito Democratico ha inteso contribuire alla discussione sottoscrivendo all' unanimità un intervento presentato dal capogruppo Maurizio Pesari. Ecco alcuni passaggi dell' intervento: "Brindisi è una delle città più industrializzate del Mezzogiorno. Questa condizione ha portato significativi risultati in termini di un maggiore tasso relativo di occupazione ma anche grandi criticità in termini di ricadute ambientali, particolarmente provocato dalla chimica di base e dalla produzione energetica e, inizialmente, da un quadro normativo nazionale non all' avanguardia. Perciò i danni provocati nel passato hanno purtroppo assunto il carattere della irreversibilità, soprattutto a causa dell' inquinamento di vaste porzioni del territorio brindisino. Insieme al fenomeno della globalizzazione economica e alla perdita di competitività di molti settori economici la condizione di area inquinata ha drasticamente diminuito la competitività del nostro territorio che, non a caso, non riesce ad attrarre investimenti importanti da alcuni decenni. [...] Ora viviamo un periodo di grandissimo cambiamento nel campo delle fonti energetiche, stimolato positivamente anche dal ruolo della Unione Europea con le sue politiche sul tema della transizione ecologica e della sostenibilità ambientale. Sono obiettivi che il Partito Democratico di Brindisi condivide in pieno ed in modo convinto. Riteniamo però contemporaneamente necessario, anche per evitare contraccolpi sociali e forti resistenze, che la transizione debba essere accompagnata da politiche territoriali sia da parte delle istituzioni statali e regionali che da parte delle aziende. Dicendo questo non ci si riferisce a scenari di tipo assistenzialistico ma piuttosto, come è ben delineato nell' ordine del giorno presentato dal gruppo del Movimento 5 Stelle che ringraziamo per l' opportuna iniziativa, di prospettive di nuova produzione sia nel campo energetico che in settori strategici per Brindisi come quello della logistica integrata". Articolo aggiornato alle 12:45 (nota dei Cinque Stelle)

Operaio muore in porto Taranto: sciopero e suono sirene

Collegli schierati su banchina nell'area della tragedia

(ANSA) - **TARANTO**, 23 MAR - A mezzogiorno in punto, al suono delle sirene, nel **porto** di **Taranto** i colleghi di Massimo De Vita, il 45enne operaio morto ieri a seguito di un incidente sul lavoro nell' area pubblica del quarto sporgente, si sono schierati sulla banchina per un commosso ricordo dello sfortunato lavoratore. De Vita, in carico alla Compagnia portuale Neptunia, è stato schiacciato da un telaio in acciaio che si è ribaltato durante operazioni di movimentazione di pale eoliche danneggiate scaricate poco prima da una nave cargo. Un collega di De Vita è riuscito a salvarsi. Il pm della procura di **Taranto** Mariano Buccoliero ha aperto un' inchiesta con l' ipotesi di reato di omicidio colposo e disposto il sequestro dell' area dell' incidente per consentire i rilievi da parte dei tecnici dello Spesal. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno indetto per oggi lo sciopero nazionale di un' ora a ogni fine turno o prestazione di lavoro di tutti i lavoratori dei porti. (ANSA).



Solinas chiede a Giovannini l' istituzione dell' AdSP del Nord Sardegna

Il presidente sottolinea come il territorio del Nord Sardegna, "nonostante la funzione strategica", risulti escluso e penalizzato

Giovanni Roberti

Cagliari - L' istituzione dell' Autorità di sistema portuale del Nord Sardegna, che comprenda gli scali di **Olbia**, **Golfo Aranci**, Porto Torres e Santa Teresa di Gallura . La richiesta, indirizzata al ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, è partita oggi dalla scrivania del presidente della Regione Sardegna, Christian Solinas. Il governatore chiede un intervento del ministro, sottolineando come il territorio del Nord Sardegna, "nonostante la funzione strategica", risulti escluso e penalizzato "tanto dalle strategie europee, quanto nella programmazione delle risorse stanziare per il raggiungimento degli obiettivi strategici europei, nazionali e regionali". La richiesta di istituire l' Autorità portuale del Nord Sardegna, "da noi sostenuta in varie sedi, nasce dalla consapevolezza dei numeri in nostro possesso e garantirebbe finalmente la restituzione al nostro territorio del maltolto - il commento di Dario Giagoni, coordinatore regionale della Lega-. Un risultato importante, non solo per le città di **Olbia** e di Porto Torres, ma anche per le piccole realtà, come Santa Teresa e **Golfo Aranci**. Non nutro alcun dubbio sul fatto che anche il presidente Solinas avrebbe colto queste sfumature, il nostro movimento farà quanto possibile per dare forza alla sua giusta richiesta".



MENU **ShipMag** CERCA Q

Crociere Cargo Cantieri&Difesa Yacht Porti Logistica Green&Tech

PORTI

Solinas chiede a Giovannini l'istituzione dell'AdSP del Nord Sardegna

23 MARZO 2022 - Giovanni Roberti

Energia, nuovo no del sindaco di Portovesme alla nave gasiera

Lo dicono da mesi e il progetto della mega nave gasiera per stoccare il Gnl a Portovesme, nella zona industriale del Sulcis, continua a non piacere. Il Comune di Portoscuso avanza nuovi dubbi sulla proposta contenuta nel decreto Sardegna sull'energia, appena controfirmato dal ministro dello Sviluppo economico Giancarlo Giorgetti e che ora passa al vaglio del premier Mario Draghi. Un'idea che ha già fatto storcere il naso anche agli ambientalisti, ma che resta contenuta nel provvedimento. La sistemazione di una Fsr (Floating Storage and Regasification Units, ndr) nel **porto** di Portovesme con capacità netta di stoccaggio adeguata a servire il segmento Sud industriale e termoelettrico, nonché il bacino di consumo della città metropolitana di Cagliari. Le Fsr stoccano il gas naturale liquefatto fornito dalle navi cisterna e lo rigassificano per il successivo utilizzo sulla terraferma. "Le condizioni tecniche del **porto** di Portovesme, come abbiamo già specificato nelle osservazioni sulla valutazione di impatto ambientale presentate al ministero della Transizione ecologica, non consentono di posizionare la nave gasiera dentro lo scalo sia per quanto riguarda il dragaggio accanto alla banchina e dell'imboccatura e per l'impatto cumulativo ambientale visto che si tratta di una nuova installazione industriale, oltretutto vicino alle abitazioni - spiega il primo cittadino di Portoscuso Giorgio Alimonda -. Questa soluzione creerà una serie di problemi perché di fatto impedirà per anni lo sviluppo del più grande **porto** passeggeri e merci del Sulcis. Ma attenzione - spiega - non siamo contro il gas ma contro questa soluzione anche sacrifica un paese intero e non è neppure funzionale al polo industriale o alla Sardegna. Si sarebbe potuto prevedere un deposito costiero o uno in mare a 20 chilometri dalla costa come è stato pensato per altre realtà territoriali. Inoltre - incalza - bisognerebbe ponderare bene la questione del prezzo del gas, oggi molto alto. Forse sarebbe da rispolverare il progetto Galsi che ritorna di attualità e potrebbe rappresentare una valida alternativa allo stoccaggio del Gnl in **porto** su una mega gasiera". La questione riguarda tutto il territorio del Sulcis, già penalizzato in passato nel post industrializzazione. "Le scelte di politica industriale sono doverose oltre che urgenti per evitare le chiusure di quelle attività economiche che ancora garantiscono occupazione sul nostro territorio". Ha detto ieri in Consiglio comunale, il sindaco di Carbonia, Pietro Morittu che ha portato all'attenzione dell'assemblea cittadina la situazione riguardante il Polo industriale di Portovesme e la vertenza energia. "Comprendendo la gravità della situazione che sta portando a uno stato di mobilitazione preoccupante, ci uniamo all'invito delle segreterie territoriali per dare risposte in tempi celeri che possano portare a una soluzione non solo sull'abbassamento del costo dell'energia e dei carburanti, ma anche per un chiarimento sulle prospettive future del territorio in vista della transizione energetica e della gestione dei fondi del



Sardinia Post

Cagliari

Just Transition Found - ha spiegato il primo cittadino - oltre a manifestare totale vicinanza e solidarietà ai lavoratori abbiamo intenzione di prendere parte alla prossima riunione in Regione per un cambio di passo".

Blog Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Ponte sullo Stretto, "Rfi ha comunicato date avvio lavori"

GIOVANNINI: "A BREVE DAREMO NOTIZIA SU TEMPI OPERAZIONE"

Redazione

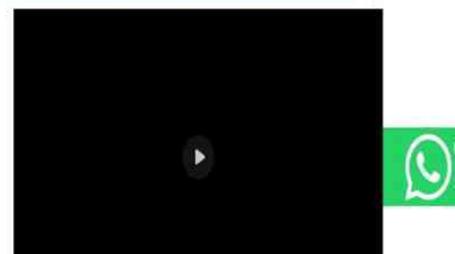
"Sul Ponte di **Messina** posso finalmente dire che Rfi ci ha comunicato il calendario di avvio dei lavori e quindi daremo notizia a brevissimo sui tempi dell' operazione, un' operazione complessa". Lo ha detto oggi il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, in audizione alla Commissione bilancio del Senato rispondendo ad una domanda relativa all' attraversamento stabile dello Stretto di **Messina**. Tre ipotesi al vaglio del Governo C' è ancora il massimo riserbo su quale delle 3 ipotesi sia in pole position. La prima ipotesi ("opzione zero")consiste nel migliore soltanto l' attraversamento dinamico dello Stretto con navi performanti: in pratica un addio al Ponte con il rafforzamento dei collegamenti marittimi. Le altre due ipotesi, invece, prevedono la realizzazione del Ponte o a campata unica o a più campate. Lo ha confermato proprio ieri a Casa Minutella il sottosegretario alle infrastrutture Giancarlo Cancelleri : "La seconda opzione è relativa al ponte ad una campata. In quel caso si tratterebbe di riprendere il vecchio progetto e rivederlo alla luce delle nuove normative. Sono passati quasi venti anni e quel progetto va rivisto, sono cambiate le leggi e ci sono nuovi materiali e nuove tecnologie". La terza ipotesi è quella che prevede la realizzazione di un ponte a più campate. "Ci sarebbero due piloni all' interno del mare - spiega Cancelleri - ed è un' opera assolutamente fattibile. Non è fantascienza, sarebbe un' opera monumentale, un' opera di grande ingegneria ma certamente sarebbe anche un' opera che darebbe il senso alla ripartenza del nostro Paese". "Entro la fine di quest' anno avremo ovviamente un progetto di fattibilità al quale sempre per legge deve seguire il dibattito pubblico", ha spiegato Cancelleri. Navi più green e veloci Intanto il governo lavora per rendere più green e veloce l' attraversamento del tratto di mare tra Sicilia e Calabria. Giovannini, ha inaugurato a inizio mese a **Messina** la nave 'Iginia' della flotta di Rfi che, con un investimento di 7 milioni di euro del Pnrr, è stata dotata di propulsione green per il collegamento tra Calabria e Sicilia. "Il piano per migliorare i servizi, favorendo la transizione ecologica della mobilità marittima, è articolato in numerosi interventi che vanno dalla riqualificazione delle stazioni ferroviarie, degli approdi e delle stazioni marittime al miglioramento dell' accessibilità stradale ai porti". "Da questa estate il tempo di attraversamento ferroviario dello Stretto si ridurrà di un' ora su tre ". Lo ha riferito Giovannini, in audizione alla Commissione bilancio del Senato, rispondendo ad una domanda e spiegando che ciò è possibile grazie alla "nuova nave ibrida di Rfi e gli altri investimenti" come "l' elettrificazione dei treni che evita agli stessi treni di fare complicate manovre". Nel piano per migliorare l' attraversamento dinamico dello Stretto è prevista anche la riqualificazione delle stazioni ferroviarie di **Messina**, Reggio Calabria e **Villa San Giovanni** dove saranno realizzati interventi: miglioramento dell' accessibilità,



Blog Sicilia | MESSINA + CRONACA

Ponte sullo Stretto, "Rfi ha comunicato date avvio lavori"

GIOVANNINI: "A BREVE DAREMO NOTIZIA SU TEMPI OPERAZIONE"



Blog Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

inserimento di nuovi ascensori, creazione di spazi di accoglienza e percorsi accessibili di transito per favorire i collegamenti tra banchine ferroviarie e imbarchi delle navi. Parallelamente, l' Autorità di sistema portuale dello Stretto ha avviato il progetto "Stretto Green", che prevede la realizzazione di un deposito costiero di Lng e l' elettrificazione delle banchine per l' attivazione del cold ironing nei porti di **Messina**, **Milazzo**, Reggio Calabria e **Villa San Giovanni**, per un investimento complessivo di 50 milioni di euro, che consentirà alle navi di spegnere i motori diesel mentre sono in banchina. Investimenti di 7 miliardi Giovanni ha ricordato che "ci sono investimenti di quasi 7 miliardi in Sicilia che hanno a che fare con l' alta velocità Palermo, Catania, **Messina**, il miglioramento della portualità e tanti altri aspetti, e naturalmente gli investimenti per migliorare la rete stradale. C' è ne saranno altri 7 miliardi anche per la Calabria e questo dà l' idea dell' investimento c e stiamo facendo per tutto Mezzogiorno".

Ponte sullo Stretto, arriva la svolta: "C'è il calendario dei lavori"

Lo ha detto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, in audizione alla Commissione bilancio del Senato

web-la

«Sul Ponte di Messina posso finalmente dire che Rfi ci ha comunicato il calendario di avvio dei lavori e quindi daremo notizia a brevissimo sui tempi dell'operazione, un'operazione complessa». Lo ha detto il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, in audizione alla Commissione bilancio del Senato rispondendo ad una domanda. I lavori al Sud

«Con il Piano nazionale di ripresa resilienza, ma anche con gli altri investimenti che stiamo facendo per i prossimi anni, puntiamo a un cambiamento profondo del modo in cui l'intermodalità sarà declinata in Italia. Solo con il Pnrr, noi con le ferrovie colleghiamo 11 porti, 11 aeroporti e 9 centri intermodali, portiamo l'alta velocità nel Mezzogiorno, un'alta velocità che è anche alta capacità e quindi potenziamo il trasporto merci. Facciamo dell'Italia, e in particolare del Mezzogiorno, un luogo di trasformazione. In questo ambito, la Calabria gioca un ruolo molto molto importante», aveva detto Giovannini, in collegamento al Regional Day della Calabria al Padiglione Italia di Expo 2020 Dubai. «Le Zone Economiche Speciali richiamano naturalmente l'idea del retroporto e della interconnessione con le attività, manifatturiera in primo luogo ma non solo, che si svolgono intorno ai porti», ha detto Giovannini. «Nella visita al porto di Gioia Tauro sono rimasto favorevolmente colpito dal dinamismo che si respira nel porto. C'era già lavori in corso per il potenziamento delle diverse banchine, e naturalmente all'interno del Pnrr ci sarà anche la elettrificazione delle banchine nei progetti cold ironing». Il territorio "C'è l'ansia da parte dei territori di vedere realizzate delle opere attese da molto tempo e c'è l'impegno del ministero a velocizzare al massimo proprio questi investimenti. La Calabria è parte di questo investimento complessivo che stiamo facendo sul Paese, con il Pnrr ma anche oltre il Pnrr, dove ci sono 61 miliardi per infrastrutture di mobilità da qui al 2030" ma "ce ne sono 104 complessivi, di cui una quota molto rilevante per il Mezzogiorno". Questa iniziativa di oggi "conferma il valore strategico fondamentale di questa regione nella visione di futuro che il nostro governo ha per il nostro Paese".



Shipping Italy

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Nuovo Marebonus regionale per gli autotrasportatori siciliani

La Regione isolana stanZIA 10 milioni di euro per compensare il 20% del costo del biglietto per attraversare lo Stretto

Per sostenere le imprese di autotrasporto impegnate sull' isola, la Regione Siciliana ha deliberato di stanziare un contributo a fondo perduto di 10 milioni di euro. Il contributo, si legge nel decreto pubblicato sulla gazzetta ufficiale regionale, è riservato alle imprese iscritte all' Albo nazionale aventi sede o unità operativa in Sicilia ed 'è concesso per l' imbarco dei mezzi destinati al trasporto di cose, con massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, accompagnati dagli autisti, su qualunque vettore che svolge servizio di attraversamento marittimo dello stretto di **Messina**, ed è pari al 20% dell' imponibile della fattura del prezzo pagato per il biglietto del trasporto marittimo'. Le istruttorie per l' erogazione saranno curate dal Dipartimento Regionale delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti 'secondo l' ordine cronologico di presentazione delle domande fino ad esaurimento delle risorse'. Le domande potranno essere presentate fino al 30 giugno e dovranno riguardare biglietti emessi a partire dal 12 marzo da qualsivoglia vettore marittimo operante sullo Stretto. A.M.

Shipping Italy logo: **SHIPPING ITALY.IT**
Il quotidiano online del trasporto marittimo

ECONOMIA
Nuovo Marebonus regionale per gli autotrasportatori siciliani

La Regione isolana stanZIA 10 milioni di euro per compensare il 20% del costo del biglietto per attraversare lo Stretto

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 23 MARZO 2022

Per sostenere le imprese di autotrasporto impegnate sull'isola, la Regione Siciliana ha deliberato di stanziare un contributo a fondo perduto di 10 milioni di euro.

Il contributo, si legge nel decreto pubblicato sulla gazzetta ufficiale regionale, è riservato alle

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Reggio Calabria, riprende il consiglio congiunto dopo la sospensione: lite per gli emendamenti Cannizzaro su porto e aeroporto, documento sulla mobilità a rischio | LIVE

Riprende il consiglio comunale di Reggio Calabria aperto alla partecipazione dei consiglieri metropolitani: seri problemi sul documento unitario per la mobilità

Sono ripresi da poco i lavori del consiglio comunale di Reggio Calabria aperto alla partecipazione dei consiglieri metropolitani convocato in sessione unica ed urgente per questa mattina nella sede dell' aula consiliare "Pietro Battaglia" di Palazzo San Giorgio. La seduta dovrebbe riprendere tra poco dopo il caos scatenato dal botta e risposta tra maggioranza ed opposizione sul "documento strategico sulle infrastrutture e la mobilità per il rilancio di Reggio Calabria e dell' Area Metropolitana" . Dopo varie riunioni il Centro/Sinistra ha partorito un documento. L' opposizione, dal canto suo, ha inserito, l'"emendamento Cannizzaro", sia sull' Aeroporto dello Stretto che sul porto di Reggio Calabria, da qui una lunga tra le parti e la sospensione. Queste le parti inserite dal Centro/Destra non accettate dalla maggioranza: lavori di messa in sicurezza, ristrutturazione e ammodernamento dell' aeroporto "Tito Minniti" di Reggio Calabria tramite i 25 milioni di euro, destinati dal Governo attraverso l' emendamento "Cannizzaro" n. 16.012 in legge di bilancio 2018; l' amministrazione comunale di Reggio Calabria ha sottoscritto un protocollo di intesa con l' **autorità** di **sistema** dello Stretto (che si allega in copia ed è parte integrante del presente documento) per la realizzazione di interventi di riqualificazione dell' area portuale tramite i 15 milioni di euro inseriti in legge di bilancio 2020 attraverso l' emendamento "Cannizzaro" n. 120.21 volti anche ad assicurare la mobilità anche in funzione del rivoluzionario progetto di costruzione del Museo del Mediterraneo, ideato dall' archistar Zaha Hadid e finanziato dal Mibact. [Clicca qui](#) per visionare il documento completo del Centro/Destra Il documento integrale del Centro/Sinistra:



Expo Dubai: Carfagna, Italia vuole rafforzare cooperazione Iora

'Fondamentale sviluppo cooperazione Med e Oceano Indiano'

(ANSA) - DUBAI, 23 MAR - "Riteniamo fondamentale ispirare lo sviluppo di un'area di cooperazione allargata che copra sia il Mediterraneo che l'Oceano Indiano, condividere e scambiare esperienze, raggiungere obiettivi comuni, trovare soluzioni innovative a problemi e sfide comuni, dare impulso alle nostre economie e promuovere una crescita resiliente e sostenibile" e "non c'è posto migliore al mondo di Dubai, crocevia essenziale tra il Mediterraneo e l'Oceano Indiano, per annunciare l'intenzione dell'Italia di rafforzare ulteriormente la cooperazione con Iora e i suoi Stati membri. E spero che l'evento di oggi sia solo il primo di numerosi progetti concreti che l'Italia intraprenderà con Iora negli anni a venire". Lo ha dichiarato la ministra per il Sud e la Coesione territoriale, Mara Carfagna, al Padiglione Italia di Expo 2020 Dubai per il forum "Two oceans, one challenge". L'evento è organizzato dal Padiglione Italia, Acquedotto Pugliese ed Enr, in collaborazione con il ministero degli Esteri e il Festival della Diplomazia. Con l'evento, il Padiglione Italia ospita il primo incontro tra dell'Unione per il Mediterraneo (UpM) e dell'Indian Ocean Rim Association Iora (Associazione rivierasca dell'Oceano Indiano) per discutere di soluzioni all'avanguardia sui temi della gestione sostenibile dell'acqua e del futuro dello shipping nell'ambito della Water Week all'Expo Dubai. "Crediamo che la nostra concreta ed operativa collaborazione possa accrescere il coinvolgimento dell'Italia e consentire di trarre grandi benefici reciproci dallo straordinario sviluppo dei Paesi dell'Oceano Indiano. In questi tempi difficili, non ci sono molte situazioni "win-win". Questa è sicuramente una", ha detto la ministra. "Siamo un partner attivo e concreto di Iora dal 2019. Nei primi due anni di partnership, nonostante le difficoltà dovute alla pandemia, l'Italia è riuscita a organizzare un ricco quadro di attività che ha coinvolto il Segretariato Iora e diversi Stati membri, condividendo la nostra esperienza in alcuni dei settori chiave dell'economia blu come la pesca, il turismo crocieristico e lo sviluppo sostenibile delle comunità costiere", ha spiegato Carfagna. "Inoltre, abbiamo istituito una piattaforma online congiunta per aumentare la consapevolezza su Iora sia nel settore pubblico che in quello privato. Ora stiamo progettando di renderlo un hub virtuale per interconnettere tutti coloro che sono interessati all'economia blu e alle sinergie e collaborazioni tra gli stakeholder, sia nel Mediterraneo che nell'Oceano Indiano", ha aggiunto, evidenziando che "il successo delle nostre iniziative beneficia anche dell'approccio integrato che contraddistingue la nostra partnership e si avvale di un "Comitato Italia-IORA". (ANSA).



F1: Msc Crociere sbarca nel Circus, sarà Global Partner per 2022

Domenicali: 'entrambi impegnati in ricerca soluzioni sostenibili'

(ANSA) - ROMA, 23 MAR - Msc Crociere sbarca in Formula 1 come Global Partner della stagione 2022. L' accordo pluriennale ha preso il via in occasione del Gran Premio del Bahrain e vedrà uno dei brand crocieristici più grandi e in più rapida crescita al mondo, diventare il Cruise Partner ufficiale della Circus. Msc Crociere e Formula 1 stanno inoltre lavorando per far coincidere gli scali di alcune delle navi della Compagnia con i weekend del Gran Premio, in modo da permettere agli ospiti in crociera di seguire dal vivo le competizioni durante la loro vacanza, andando così a coniugare l' emozione di una crociera MSC con l' incredibile esperienza della Formula 1. Grazie a questa partnership unica, Msc Crociere sarà in grado di sfruttare il crescente seguito della F1 per raccontare la sua ampia offerta di itinerari e offrire l' emozione della competizione automobilistica a tutti i suoi passeggeri nel mondo. Le navi della compagnia visitano oltre 100 paesi e ospitano passeggeri di oltre 185 diverse nazionalità. In qualità di leader globali nei rispettivi settori, MSC Crociere e Formula 1 saranno uniti per proporre un modello di business ancora più sostenibile.

Entrambe le società hanno infatti intrapreso un percorso per raggiungere l' impatto zero e stanno sperimentando tecnologie e soluzioni ambientali all' avanguardia. "Questa - ha spiegato Stefano Domenicali, Presidente & CEO di Formula 1 - è una partnership perfetta per entrambi focalizzata sulla possibilità di offrire ai nostri fan e clienti la migliore esperienza a livello globale combinando divertimento, lusso e servizi. Entrambi siamo impegnati nella ricerca di soluzioni sostenibili, le intuizioni e l' esperienza di MSC sono perfettamente complementari alla nostra offerta globale e ci permetteranno di continuare a rilanciare il nostro brand." "C' è una forte ambizione condivisa tra noi e F1 - ha aggiunto Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di MSC Crociere - poiché entrambi siamo impegnati a investire nella ricerca per accelerare lo sviluppo e l' adozione di tecnologie di ultima generazione - sia marittime che ambientali nel nostro caso - per costruire un futuro sostenibile". (ANSA).



INTERVISTA/ Sisto (Confitarma): "Sostenibilità flotte, abbiamo fatto tanto ma occorre essere aiutati"

Video intervista a Luca Sisto, direttore generale Confitarma, a LetExpo - Armatori e sostenibilità: «Abbiamo fatto tanto, ma il settore è da aiutare perchè è un settore hard to abate» - «Perchè non si fanno i rigassificatori in Italia? - Oggi purtroppo ci rendiamo conto cosa significa non programmare una politica energetica». Lucia Nappi

Lucia Nappi

23 Mar, 2022 Video intervista a Luca Sisto, direttore generale Confitarma, a LetExpo - Armatori e sostenibilità: «Abbiamo fatto tanto, ma il settore è da aiutare perchè è un settore hard to abate» - «Perchè non si fanno i rigassificatori in Italia? - Oggi purtroppo ci rendiamo conto cosa significa non programmare una politica energetica». Lucia Nappi VERONA - Le considerazioni del direttore generale Confitarma, Luca Sisto, durante LetExpo. Presente in fiera come relatore, insieme al presidente della Confederazione italiana armatori Mario Mattioli, nei convegni andati in scena sui palchi della manifestazione, ma anche con uno stand che la Confitarma ha allestito nel padiglione dedicato ai porti, di fronte ad **Assoporti** e alle tante Autorità di Sistema portuale. Sisto ha affrontato, per i microfoni di Corriere marittimo, alcuni dei tanti temi emersi nei convegni, svolti durante le giornate di LetExpo. **VAI AL VIDEO** Entrando nel merito della Fiera, il direttore di Confitarma dice: «Una grande impressione, sono contento di essere qui come Confitarma, insieme a Noli Mazza e Diana Gentili » - (ndr. rispettivamente: capo servizio Comunicazione Studi e resp. servizio Politica dei Trasporti di Confitarma) -

«abbiamo uno stand bellissimo, abbiamo investito in questa fiera, nei tanti contatti e molti sono gli spunti interessanti nei convegni. E' bellissimo presentare il nostro mondo e imparare molto dai talk, davvero di grande livello». Al centro delle discussioni: i temi di energia e sostenibilità. «Transizione ecologica, è un percorso, una rotta, c'è un inizio, una tratta e speriamo un arrivo. Mi piace sottolineare che noi abbiamo già fatto molto, siamo già il settore più sostenibile, nel decennio 2008-2018 abbiamo trasportato il 40% in più di merci, inquinando ben di meno. Una efficienza energetica già del 30%. Nuovi investimenti: propulsione a Lng, scrubber, nuovi prodotti, nuovi scafi, batterie al litio, green port, zero emissioni. Abbiamo fatto tanto, ma il settore è da aiutare perchè è un settore hard to abate, dove le emissioni di CO2 sono difficili da abbattere». Il ministro Giovannini, nel suo intervento, ha parlato di riprogrammazione del PNRR per rivedere i temi di logistica, porti ed energia. «Per l'energia e le navi Confitarma 20 anni fa lanciò un grido d'allarme; perchè non si fanno i rigassificatori in Italia? La Spagna gli sta facendo, i Paesi vicini gli stanno facendo, e noi no. Una potenzialità di prendere il prodotto da altri luoghi. un gasdotto si apre e si chiude. Oggi purtroppo ci rendiamo conto cosa significa non programmare una politica energetica. Sono sicuro che qualcosa di più si potrà fare nei prossimi mesi, ma dobbiamo farlo, perchè l'energia è fondamentale per noi, le navi portano il petrolio e possono portare percentuali più importanti di



Corriere Marittimo

Focus

gas». Sinergia del cluster, in queste giornate di LetExpo c'è una forte sinergia tra le categorie di logistica, trasporti terrestri - marittimi - intermodali, porti. Lo si è detto dai palchi nei talk. «Insieme si va più lontani, come dice il presidente Mattioli, le divisioni non fanno bene al cluster, essere qui vicino ai porti italiani mi fa pensare che un porto senza navi non è un porto, il nostro stand è volutamente vicino a quello dei porti. Siamo un tutt'uno nel cluster marittimo portuale, ma a volte ci differenziamo. La sinergia è anche pubblico-privato, tema emerso nei talk. Il privato è importante è industria, sfida, investe. Al pubblico spetta la regolazione, bisogna dare slancio al privato italiano, alla nostra industria che è straordinaria». Negli ultimi due anni lo shipping al centro dell'attenzione anche della stampa generalista e dei giornalisti di richiamo mediatico. Il pubblico si è accorto dell'importanza del settore. «Ho notato, Alis ha fatto molto sotto questo punto di vista. Anche i giornalisti generalisti o di grande impatto mediatico si stanno occupando del nostro mondo. Abbiamo seminato molto in questi anni, veniamo da cento anni silenziosi, come Confitarma, ma negli ultimi vent'anni abbiamo parlato. Abbiamo detto al Paese che è importante e strategico avere una flotta nazionale, abbiamo iniziato a pubblicare e investire sulla formazione e sui giovani. Venerdì 25 marzo, a Roma, terremo il convegno 'ROMARE' che si occupa di shipping con David Parenzo, un altro giornalista generalista ma molto attento ai nostri temi. E' bello avere giornalisti di settore con cui parlare di questioni tecniche, ma è bello anche cercare di aggredire il pubblico che non conosce il mare per sfondare questa "sea Blindness", questa cecità del mare di cui il nostro Paese, che è immerso nel mare, è stranamente affetto». Comunicare i temi di business e sostenibilità, è un binomio possibile? «E' possibile, è una sfida, una necessità ineluttabile, ineludibile come dice il ministro Giovannini. La sostenibilità è ormai la cifra di tutte le attività produttive dell'uomo, con attenzione alla sostenibilità economica, ambiente per economia-vita-lavoro. Anche il lavoro femminile, domani Barbara Visentini, consigliera Confitarma sarà nel talk per parlare delle nuove professioni femminili, importantissime».

EVENTO 'INTERPORTI AL CENTRO' L' 8 APRILE

IL PRESIDENTE UIR MATTEO GASPARATO: 'ANALIZZEREMO I NUOVI SCENARI CHE GUERRA E PANDEMIA DISEGNANO PER LA LOGISTICA E PER GLI INTERPORTI'

Quando mancano poco più di 15 giorni all' evento INTERPORTI AL CENTRO' che UIR - Unione Interporti Riuniti e Interporto Padova organizzano il prossimo 8 aprile presso il nuovo Centro Congressi in Fiera a Padova, il presidente di UIR Matteo Gasparato anticipa alcuni dei temi caldi che animeranno il dibattito al quale parteciperanno i principali protagonisti della logistica nazionale. L' evento, gratuito, sarà in presenza previa registrazione al link <https://interporticentro.eventbrite.it> La guerra in Ucraina - spiega Matteo Gasparato - che tutti speriamo finisca al più presto, ma i cui effetti si vedranno per molto tempo, ha accelerato un cambiamento epocale negli equilibri commerciali globali, che era già stato messo in moto dalla pandemia di Covid 19. E' anche di questo che parleremo a fondo, tra persone che vivono la logistica e il trasporto ogni giorno, nel convegno del prossimo 8 aprile. In sintesi la globalizzazione come la abbiamo conosciuta fino ad oggi è finita e si definiranno nuovi equilibri, che significano anche cambiamenti nelle rotte delle materie prime e delle merci. Il cosiddetto 'reshoring' delle aziende occidentali farà sì che gli scambi all' interno dell' Europa cresceranno di volume e importanza e questo naturalmente vale anche per l' Italia. Tra noi e l' Europa ci sono le Alpi e non è immaginabile che questa crescita di volumi sia affidata al solo trasporto su gomma, sia per i noti problemi ambientali che riguardano lo spazio alpino, sia per la cronica carenza di autisti, che non si risolve da un giorno all' altro. La risposta è la ferrovia e in particolare l' intermodalità per lo sviluppo della quale i nostri Associati sono fondamentali. Mai come ora gli Interporti sono davvero al centro del sistema logistico del nostro Paese, naturalmente anche per il ruolo che svolgono nel collegamento con i porti. Il Governo ha appena rifinanziato il ferrobonus e il marebonus, e questo è certamente un segnale positivo, ma grazie agli Interporti c' è oggi un' opportunità unica in questo nuovo scenario per modernizzare tutto il sistema logistico nazionale. Se è vero, come è vero, che l' intermodalità ha un senso economico sulle medie e lunghe distanze, ricordo che l' Italia è lunga più di 1100 km e che anche il PNRR assegna al sud un ruolo chiave per la ripartenza del nostro Paese. La fase storica che viviamo è di crisi, e come tutte le crisi genera dei problemi ma anche delle opportunità. Oggi di fronte alla crisi c' è la tentazione di accantonare il tema dell' ambiente: grazie agli interporti invece si garantiscono sostenibilità ambientale ed efficienza della catena logistica. 'Interporti al centro' sarà aperto dall' Ad di Nomisma Energia Alessandro Bianchi, che illustrerà una ricerca appositamente commissionata da UIR dal titolo 'La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani'. Questo studio e lo scenario nazionale ed internazionale che la guerra in Ucraina sta generando saranno discussi in una tavola rotonda animata dal vicedirettore



Il Nautilus

Focus

di Radio 24 Sebastiano Barisoni, con alcuni dei protagonisti della logistica nazionale e del mondo imprenditoriale. Partecipano al dibattito Matteo Gasparato, Presidente di UIR, Franco Pasqualetti Vicepresidente di UIR, Guido Grimaldi, Presidente di Alis, Anna Masutti, Presidente di RFI, Leopoldo Destro, Presidente di Assindustria Veneto Centro, Rodolfo Giampieri, Presidente di **Assoport** e Guido Nicolini Presidente di Confetra. Le conclusioni saranno affidate al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini Unione Interporti Riuniti ha il piacere di invitarvi al convegno Venerdì 8 aprile 2022 Padova Congress - Fiera di Padova, Via N. Tommaseo 59 - 35131 Padova Strutture al servizio dell'intermodalità fondamentali per la transizione ecologica della logistica dei porti e dei traffici internazionali. Oggi gli interporti sono uno strumento imprescindibile per connettere i mercati produttivi e di consumo secondo i più moderni criteri di sostenibilità. PROGRAMMA Ore 9,15 SALUTI DELLE AUTORITÀ Ore 09,45 RELAZIONE INTRODUTTIVA "La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani" Alessandro Bianchi, A.D. Nomisma Energia Ore 10,15 TAVOLA ROTONDA Partecipano Matteo Gasparato, Presidente UIR- Unione Interporti Riuniti Franco Pasqualetti, Vice Presidente UIR (Nord Est) Guido Grimaldi, Presidente ALIS Leopoldo Destro, Presidente Assindustria Venetocentro - Imprenditori PD e TV Rodolfo Giampieri, Presidente **Assoport** Guido Nicolini, Presidente Confetra Anna Masutti, Presidente RFI S.p.A Modera Sebastiano Barisoni, Vice Direttore di Radio24 Ore 12,30 CHIUSURA LAVORI Enrico Giovannini* Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Ore 13,00 LIGHT LUNCH L'INGRESSO è GRATUITO PREVIA ISCRIZIONE ONLINE AL SEGUENTE LINK: <https://interporticentro.eventbrite.it>.

Il Nautilus

Focus

PRYSMIAN GROUP PRESENTA UN PIANO DI INVESTIMENTO DA 1 MILIARDO DI EURO INSIEME ALLA NAVE POSACAVI PIÙ GRANDE AL MONDO

Prysmian Group ha presentato oggi al Prysmian Group Submarine Cable Day a Napoli il suo piano di investimento da 1 miliardo di euro insieme alla più grande nave posacavi al mondo, il gioiello tecnologico Leonardo Da Vinci. Entro il 2024, il Gruppo implementerà il piano investimenti con l'obiettivo di consolidare la sua quota di mercato del 35-40% nel mercato dei cavi alta tensione sottomarini e terrestri. Prysmian prevede inoltre la realizzazione di un nuovo stabilimento di cavi sottomarini negli USA e ampliamento della capacità produttiva negli stabilimenti di Italia, Finlandia e Francia. Top utilities europee e TSO al Prysmian Group Submarine Cable Day a Napoli L' AD V. Battista 'Le interconnessioni di rete sono fondamentali nella transizione energetica e per l'autonomia energetica UE. Come leader globale del settore lanciamo un piano di investimenti da 1 miliardo circa entro il 2024' La nuova nave posacavi Leonardo da Vinci consentirà di accelerare la realizzazione dei progetti Nuovo stabilimento di cavi sottomarini negli Usa e ampliamento della capacità produttiva negli stabilimenti di Italia, Finlandia e Francia Milano - Prysmian Group, leader mondiale nel settore dei sistemi in cavo per l'energia e le telecomunicazioni, procede con il suo piano di investimenti del valore di circa 1 miliardo entro il 2024 principalmente finalizzati allo sviluppo di business a supporto della transizione energetica. 'Lo sviluppo della rete elettrica transeuropea ricopre un ruolo strategico sia per la decarbonizzazione e transizione verso fonti rinnovabili sia per migliorare l'autonomia energetica UE, un'urgenza tornata di attualità con il conflitto Russia-Ucraina. Come leader mondiale nell'industria dei cavi, abbiamo preso la decisione di incrementare gli investimenti finalizzati in particolare a supportare i progetti di interconnessione energetica e i collegamenti da fonti rinnovabili', afferma Valerio Battista AD del Gruppo Prysmian, in occasione del Submarine Cable Day per la presentazione della nuova nave posacavi Leonardo da Vinci, che si tiene oggi a Napoli, alla presenza delle maggiori utilities e gestori internazionali di reti elettriche. Si tratta di un piano di investimenti importante che ha l'obiettivo di consolidare la nostra quota di circa il 35-40% nel mercato dei cavi alta tensione sottomarini e terrestri, destinato a crescere oltre 8 miliardi in progetti assegnati all'anno (previsioni al 2025). Solo nel 2021 il Gruppo ha acquistato un portafoglio progetti per un valore di 4,8 miliardi, ai quali si è aggiunto a inizio 2022 l'incarico per la realizzazione del Neu Connect, prima interconnessione elettrica tra Gran Bretagna e Germania, un progetto simbolico nella costruzione della rete paneuropea. La nave Leonardo da Vinci è un gioiello tecnologico costruita da Vard Group (Fincantieri). Si tratta della posacavi più grande al mondo che ha richiesto un investimento di oltre 170 milioni (già finanziato prima del lancio del piano 2022-2024) e che consentirà di accorciare i tempi di realizzazione dei progetti di interconnessione



Il Nautilus

Focus

sottomarina, diminuendo anche l'impatto ambientale. La flotta di navi posacavi del Gruppo annovera anche la Giulio Verne, la Cable Enterprise, l'Ulisse e il nuovo barge Barbarossa. Inoltre, può contare anche sulla base operativa di Middlesbrough in Gran Bretagna oltre ad Arco Felice (Napoli). Importanti gli investimenti per l'ampliamento della capacità produttiva e delle dotazioni tecnologiche dei centri di eccellenza per i cavi sottomarini per la trasmissione di energia. Un investimento di oltre 80 milioni è destinato allo stabilimento di Arco Felice (Napoli), che verrà ampliato anche in vista dell'esecuzione dell'interconnessione Tyrrhenian Link. In Finlandia, a Pikkala, centro di eccellenza per il centro-nord Europa, particolarmente focalizzato su progetti di cablaggio di parchi eolici offshore, è destinato un investimento di oltre 100 milioni, nonché nello stabilimento di Gron in Francia per la produzione dei cavi per i German projects. Completano l'attuale assetto produttivo di cavi sottomarini gli stabilimenti di Nordenham in Germania e Drammen in Norvegia. Il Gruppo sta anche accelerando il piano per la costruzione del primo stabilimento di cavi alta tensione sottomarini in Massachusetts negli Usa, che, con un investimento di circa 200 milioni rappresenterà un hub di strategica importanza per lo sviluppo dell'eolico off-shore negli Usa. 'Come abbiamo dimostrato anche pochi giorni fa con il completamento in anticipo sui tempi dell'interconnessione NSL tra UK e Norvegia, la più lunga al mondo, siamo in grado di assicurare livelli di affidabilità e precisione nella esecuzione dei progetti unici nel nostro settore', commenta Hakan Ozmen EVP Project Business Prysmian Group. Sul versante dell'innovazione tecnologica, il Gruppo è all'avanguardia con il sistema in cavo 525 kV P-Laser, dalle prestazioni uniche al mondo per efficacia ed efficienza nella trasmissione di energia e l'innovativo cavo armato aramidico per profondità sottomarine fino a 3.000 metri. Importante anche l'innovazione nello sviluppo di apparati digitali per il monitoraggio del funzionamento delle reti elettriche, un settore in cui Prysmian è all'avanguardia con la tecnologia PRY-CAM. Dall'integrazione della neo acquisita Omnisens con Prysmian Electronics, il Gruppo ha creato la nuova divisione EOSS con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente questa promettente nicchia di mercato.

USA: L' Ocean Shipping Reform Act approvato dalla Commissione per il Commercio del Senato

Washington . La Commissione per il Commercio, la Scienza e i Trasporti del Senato degli Stati Uniti ha approvato l' Ocean Shipping Reform Act, licenziandolo come la prima grande riforma legislativa nel trasporto marittimo in oltre due decenni. Il disegno di legge andrà ora al Senato per la votazione finale. 'Alla Commissione è noto che le Compagnie di navigazione marittima stanno realizzando profitti record', ha affermato la senatrice Maria Cantwell (D-WA), presidente della Commissione per il Commercio. 'Hanno realizzato profitti per 150 miliardi di dollari nel 2021 e si prevede che il volume delle importazioni via mare per il primo trimestre di quest' anno aumenterà di oltre il 30%. I nostri agricoltori non vogliono un trattamento speciale. Semplicemente non vogliono essere sfruttati per il bene di profitti record' - ha aggiunto la presidente Cantwell. L' Ocean Shipping Reform Act è stato presentato al Senato a febbraio scorso, sponsorizzato da un gruppo bipartisan di 27 senatori. Nel documento di presentazione della legge, i senatori fanno riferimento a un principio di uguaglianza per gli esportatori americani per rendere più difficile alle Compagnie di navigazione rifiutare, senza ragione, merci pronte per l' esportazione nei porti. Il disegno di legge fornisce alla Federal Maritime Commission (FMC), l' Agenzia federale indipendente che sovrintende al trasporto marittimo internazionale per conto dei consumatori e delle imprese statunitensi, una maggiore autorità e capacità di regolamentazione su determinate pratiche delle stesse Compagnie di global carrier, come tasse di detenzione e controstaillie e servizi offerti agli esportatori americani. 'Detenzione e controstaillie' sono parole comunemente usate nel contesto dell' industria marittima e qualche volta con una certa confusione. Vi sono differenze importanti per le navi e anche per i caricatori riguardo ai servizi per trasportare delle merci da un porto a un altro. I caricatori, o altri soggetti del trasporto marittimo, spesso noleggiavano navi per viaggi o a tempo secondo un determinato contratto; quando non si riesce a rispettare la fine del viaggio o del tempo pattuito e comunque non si riesce a riconsegnare la nave al proprietario, questo periodo extra è chiamato 'controstaillie' (Demurrage). Nell' uso comune, controstaillie si riferisce alla penale che viene applicata al noleggiatore per l' utilizzo della nave per un periodo superiore a quello menzionato nel contratto di noleggio. In questi giorni, il termine viene utilizzato per ritardi nello scaricare la merce dalla nave da parte del destinatario poiché deve pagare una multa o una penale per non aver ritirato la sua spedizione in tempo. Supponiamo che una persona prenoti un container da un porto all' altro e la nave raggiunga la sua destinazione, ma la persona non riesca a ritirare il container anche dopo 7 giorni dall' arrivo del carico nel porto, gli viene chiesto di pagare le spese di controstaillie alla nave per mantenere il carico in sicurezza per giorni extra. Dopo che il container è stato ritirato dal destinatario, deve restituire il contenitore



Il Nautilus

Focus

vuoto alla nave entro il periodo di tempo assegnato. Se non riesce a farlo entro un periodo di tempo specificato, deve pagare un' altra multa nota come 'detenzione' poiché ha causato un ritardo alla società non restituendo il contenitore vuoto in tempo. In tempi moderni, 'controstallie' è diventata la sanzione che viene inflitta da una nave a un destinatario se non riesce a ritirare il suo container in tempo e la controstallia viene calcolata su base giornaliera dopo che la nave è arrivata al porto. La 'detenzione' è un' altra sanzione addebitata da un destinatario quando non restituisce in tempo il container vuoto. Pertanto, la controstallia è un addebito o una penalità prima che il carico sia disimballato, mentre il fermo è una penalità che è addebitata dopo che il carico è stato disimballato. I punti salienti dell' Ocean Shipping Reform Act: Richiedere ai vettori marittimi di certificare che le tasse per i ritardi - note nel gergo marittimo come oneri di 'detenzione e controstallie' - siano conformi alle normative federali o siano soggette a sanzioni. Spostare l' onere della prova in merito alla ragionevolezza degli oneri di 'detenzione o controstallia' dalla parte fatturata al vettore marittimo. Proibire ai vettori marittimi di ridurre irragionevolmente le opportunità di spedizione per le esportazioni statunitensi, come determinato dalla FMC nella nuova normativa richiesta. Richiedere ai vettori marittimi comuni di riferire all' FMC ogni trimestre di calendario sul tonnellaggio totale di importazione/esportazione e unità equivalenti di 20 piedi (teu) (carico/vuoto) per nave che fa porto negli Stati Uniti. Autorizzare la FMC ad avviare autonomamente le indagini sulle pratiche commerciali dei vettori in uso ed applicare sanzioni, se del caso; e stabilire una nuova Autorità per la FMC per registrare gli scambi di spedizione. Attualmente, la congestione nei porti e l' aumento dei costi di spedizione stanno ponendo sfide uniche per gli esportatori statunitensi, che hanno visto il prezzo dei container aumentare di quattro volte in soli due anni, aumentando i costi per i consumatori e danneggiando le attività delle imprese americane. Questo sta consentendo a Compagnie di navigazione straniere di registrare profitti record e non sorprende che una tale legge sia contraria ai vettori marittimi internazionali. Il World Shipping Council, un Gruppo Commerciale che rappresenta le Compagnie di navigazione di linea internazionali, ha rilasciato una dichiarazione sulla presentazione dell' Act da parte del Comitato per il Commercio affermando che il disegno di legge non affronta le cause profonde della congestione a terra che hanno contribuito agli ingorghi marittimi nei porti degli Stati Uniti. 'Il Congresso dovrebbe cercare soluzioni reali che abbiano una visione globale e lungimirante. Ciò significa investimenti continui nelle infrastrutture portuali e promozione della comunicazione, dell' innovazione e della collaborazione tra i settori per rafforzare ulteriormente il sistema di trasporto intermodale che ha sostenuto l' economia statunitense durante la pandemia', si legge nella nota del World Shipping Council. 'Quando le aziende non sono obbligate a competere, i loro profitti aumentano, i prezzi salgono e le piccole imprese, gli agricoltori e gli allevatori familiari sono in sofferenza', aveva affermato il presidente Biden durante il discorso sullo stato dell' Unione del mese scorso. Abele Carruezzo.

SANZIONI USA E UE IN RISPOSTA ALLA CRISI RUSSIAUCRAINA. L' IMPATTO SUL SETTORE MARITTIMO

ROMA - Il 21 marzo il Gruppo Giovani Armatori ha organizzato il webinar " US and EU sanctions in response to Russia-Ukraine crisis. The impact on the maritime sector". I relatori dell' evento sono stati David Peyman, consulente presso DLA Piper LLP (US), ex Vice Assistente Segretario di Stato per le Controminacce Finanziarie e Sanzioni USA, e Chiara Enrica Tuo, Professore Ordinario di Diritto dell' Unione Europea all' Università di Genova e Partner presso lo Studio Legale Carbone e D' Angelo. David Peyman, nel suo discorso intitolato 'Navigating Russia Sanctions and Other High- Risk Jurisdictions: How to Mitigate Risk & Add Value in the Maritime Sector', dopo una panoramica sulle recenti sanzioni contro la Russia (in particolare quelle che hanno un impatto su soggetti non statunitensi), ha illustrato l' evoluzione dal 2019 nell' atteggiamento del Governo USA rispetto all' attuazione e all' applicazione delle sanzioni spiegando come poter rispondere efficacemente alle stesse. In particolare, ha evidenziato che molte aziende si affrettano ansiosamente a reagire a ciascuna sanzione, invece di studiare un piano strategico a lungo termine. Peyman ha descritto come le multinazionali possano stabilire partnership con il Dipartimento di Stato e l' OFAC (The Office of Foreign Assets Control) per mitigare i rischi vigenti, anticipare quelli futuri e valorizzare il proprio business. 'Il governo degli Stati Uniti preferisce che siano le aziende più responsabili quelle che possono intraprendere affari anche in giurisdizioni ad alto rischio, e a tal fine ha emanato disposizioni affinché le aziende con politiche conformi possano intraprendere tali attività'. La proficuità di tale approccio di mutuo coinvolgimento rimane valida anche guardando al futuro (per esempio rispetto a Cina, Iran e Venezuela). Inoltre, Peyman ha precisato che il settore marittimo deve avere una visione chiara dei metodi di pagamento consentiti: la consegna materiale di dollari americani alla Russia non è consentita, mentre effettuare e ricevere bonifici con la Russia è permesso a meno che non ne traggano beneficio le entità russe sanzionate (è necessario uno screening costante dei soggetti in questione). Per quanto concerne il commercio, è vietato importare petrolio, GNL o carbone dalla Russia in territorio USA (anche se i cittadini statunitensi possono ancora effettuare transazioni di petrolio russo in altri modi). Per quanto riguarda le esportazioni verso la Russia, si applicano rigide restrizioni di controllo: molti prodotti statunitensi non sono ammessi, compresi alcuni prodotti derivanti da tecnologie e proprietà intellettuali statunitensi. Chiara Enrica Tuo, nel suo intervento dal titolo 'Assessing the impact of the EU sanctions against Russia on the maritime sector: current status and future perspectives', ha descritto i due tipi di atti giuridici attraverso i quali l' Unione europea sta imponendo sanzioni alla Russia. Tali atti sono stati adottati autonomamente dall' Unione, cioè indipendentemente da mosse preliminari del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite.



Il Nautilus

Focus

Il Regolamento (UE) n. 269/2014 è stato modificato più volte dall' inizio dell' aggressione russa, aggiornando quotidianamente l' elenco dei soggetti colpiti da divieti di viaggio e/o congelamento dei beni (oltre 800 persone e 60 entità ad oggi). Il 15 marzo è entrato in vigore il più recente quarto pacchetto di sanzioni, tra cui quelle emanate con il Regolamento 2022/428 del Consiglio che modifica il Regolamento (UE) n. 833/2014. Con esso si attivano importanti restrizioni commerciali riguardanti servizi e tecnologie nel settore energetico, dei prodotti siderurgici, dei beni di lusso (yacht e barche di valore non inferiore a 50.000 euro). Tra i precedenti vincoli si segnala l' Allegato XVI del Regolamento del Consiglio 2022/394 del 9 marzo 2022 (che modifica anche il Regolamento n. 833/2014), che vieta l' esportazione di apparecchiature di navigazione e di radiocomunicazione, nonché ogni servizio eventualmente connesso a questo tipo di esportazioni (nessun servizio di intermediazione, nessun finanziamento, nessuna assistenza tecnica). Le sanzioni dell' UE colpiscono anche il Russian Maritime Register of Shipping (RMRS), recentemente inserito (Regolamento 2022/394) nell' elenco delle società statali russe soggette a vincoli finanziari. Conseguentemente a tale disposizione, il RMRS è stato espulso dall' Associazione Internazionale delle Società di Classificazione (IACS). Concludendo il suo intervento, Chiara Enrica Tuo ha affermato che un importante quesito per il futuro, riguarda la possibilità che l' Unione europea - come il Regno Unito ha già fatto il 1° marzo 2022 - chiuda i suoi porti a seguito della risoluzione del Parlamento europeo che invita gli Stati membri a farlo per tutte le navi il cui "ultimo o prossimo porto di scalo si trova nella Federazione Russa". Salvatore d' Amico, Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma, ha concluso il webinar affermando come entrambi gli interventi siano stati rivelatori: 'Il vero cambio di paradigma è che affrontare le sanzioni significa lavorare sul 'conosci il tuo cliente'. Conoscere la controparte è fondamentale per condurre un' attività responsabile e, in tal senso, le amministrazioni non vanno viste come antagonisti ma come partner'. 'Questo è lo spirito del Gruppo Giovani Armatori - ha aggiunto Salvatore d' Amico - che funge da 'forum formativo' per le sfide future, offrendo concrete opportunità di apprendimento a tutti i suoi membri'. Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, ha aderito all' evento evidenziando: 'Dobbiamo seguire più da vicino queste tematiche all' interno dell' Associazione, anche per offrire preziosi servizi ai nostri soci. Ringrazio il Gruppo Giovani Armatori per queste interessanti e importanti opportunità per approfondire temi fondamentali e di grande attualità per il settore marittimo'.

LA STRATEGIALE SFIDE DA AFFRONTARE

Cozzi (Iea): «Aree d'innovazione e hub per ridurre trasporto e costi»

Davide Madeddu

Un aiuto, seppure piccolo, per riuscire a ridurre le dipendenze dal gas russo. Perché l'idrogeno, da qui ai prossimi dieci anni, potrà essere importante per affrontare l'emergenza energetica che interessa anche l'Italia. Laura Cozzi, chief energy modeller International Energy Agency (Iea), non ha dubbi: «Le nostre analisi - dice nel corso del suo intervento all'Hydrogen Forum del Sole 24 Ore - mostrano che la sua crescita può aiutare, da un lato, a ridurre le dipendenze russe di importazione di gas e, dall'altro, a diminuire le emissioni e nel lungo periodo e anche ad aiutare i cittadini a spendere meno». Un tassello di un mosaico più ampio che mette assieme diversi pezzi che corrispondono a tre emergenze. «Credo che il contesto attuale sia il primo in cui viviamo tre crisi - aggiunge - : una legata alla guerra in Ucraina, una al comparto energetico con gas, elettricità e petrolio e una, che non dobbiamo dimenticare, che è quella legata alla crisi climatica».

Proprio in questo scenario, in cui tutto cambia velocemente, si inserisce l'idrogeno. Che, come sottolinea Laura Cozzi, nel mix mondiale ha un peso irrilevante ma è al centro di un interesse internazionale cresciuto in maniera progressiva negli ultimi due anni. Crescita che porta appresso proposte, studi e risorse economiche.

Si è passati in due anni da una decina di progetti a oltre 350 progetti in fase di sviluppo - argomenta - con la tecnologia che si sviluppa in maniera molto rapida». E poi le risorse economiche e lo scenario internazionale.

«Credo che sia il più grande evento di interesse dopo rinnovabili e batterie - dice -. Se sommiamo gli investimenti del settore privato e del comparto governativo siamo a 350 miliardi di dollari investimenti mondiali». Una cifra che, guardando al traguardo emissioni zero del 2050 potrebbe salire a «mille miliardi», quella che viene definita «una bella crescita». Eppure in questo scenario non mancano le difficoltà.

«Ci sono delle limitazioni all'idrogeno pratiche e fisiche - aggiunge - perché non è agevole da muovere e oggi si preferisce utilizzarlo vicino a dove viene prodotto».

Ostacoli e limiti economici.

«L'elettricità sarà il vettore primario per il futuro e conta il 20 per cento - aggiunge -. Riteniamo che possa arrivare al 50-60 per cento. Ne resta un altro 40-50 per cento dove però pensiamo possa inserirsi un sei, sette o forse 10 per cento che diventerà idrogeno». C'è poi la questione dei costi che oggi «sono molto alti».

Eppure una strada per superare gli ostacoli può esserci, e una soluzione potrebbe arrivare dai cluster.



Il Sole 24 Ore

Focus

«Pensiamo al Porto di Rotterdam.

Inoltre alcuni porti in Inghilterra stanno concentrando la domanda per evitare il trasporto lungo - argomenta - l'obiettivo è ridurre al massimo il trasporto e aggregare».

Il tutto creando aree di innovazione per il prossimo decennio con un obiettivo: ridurre al massimo il trasporto e aggregare la domanda possibile. «Se riuscissimo ad avere una trentina di porti - conclude - si riuscirebbe a ridurre i costi in maniera sostanziale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Alis-Veronafiere, una partnership vincente. Successo per Letexpo, la prima fiera sulla logistica sostenibile

"Si è chiusa con uno straordinario successo la prima edizione di Letexpo, l'evento fieristico dedicato a trasporti e logistica sostenibili che abbiamo promosso come Alis insieme a Veronafiere. Siamo molto soddisfatti ed orgogliosi del lavoro svolto e dei risultati raggiunti, testimoniati anche da un importantissimo bilancio conclusivo delle quattro intense giornate vissute a Verona: 205 espositori, circa 50.000 visitatori, 100 momenti di confronto tra conferenze, interviste, workshops ed iniziative sociali, 250 relatori provenienti da tutta Europa, tra i quali 5 ministri, 4 tra viceministri e sottosegretari, 3 leader dei partiti di maggioranza, 2 presidenti di Regione, 1 vicepresidente della Camera, 8 tra parlamentari italiani ed europei, oltre a numerosissimi imprenditori, presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e rappresentanti di importanti associazioni italiane ed internazionali e di autorevoli centri di formazione e ricerca. Non possiamo inoltre dimenticare il valore aggiunto prodotto dagli oltre 1.000 studenti provenienti dai 20 enti di formazione di tutta Italia - tra Scuole, ITS ed Università - presenti a Letexpo e sicuramente dal progetto di Alis per il sociale che, insieme alla Comunità Lautari, alla Fondazione Santobono Pausilipon e all'associazione Un calcio per tutti, ha portato per la prima volta in una fiera iniziative ed attività estremamente importanti legate all'inclusione sociale, alla solidarietà, allo sport e, in generale, a quella sostenibilità sociale che per noi è fondamentale". Con queste parole il presidente di Alis Guido Grimaldi commenta la prima edizione di Letexpo, svoltasi dal 16 al 19 marzo al polo fieristico di Verona. "La partnership tra Veronafiere e Alis ha dato prova di essere vincente - aggiunge il Direttore Generale di Veronafiere Giovanni Mantovani - e di aver proposto un nuovo format innovativo anche per il settore fieristico. Sicuramente in questo ha fortemente contribuito la logistica come comparto trasversale tra le varie filiere e come pilastro fondamentale del PNRR anche nella direzione della sostenibilità. Il grande successo di Letexpo di quest'anno porta ad ulteriori e costruttive riflessioni per una seconda edizione ancora più ampia e ricca, che vedrà anche un allargamento delle categorie merceologiche coinvolte e legate a logistica green, packaging ecosostenibile ed e-commerce". "Non avremmo potuto raggiungere numeri del genere se non ci fosse stata la grandissima fiducia che tutti i soci e gli espositori hanno riposto in noi e nel progetto di Letexpo, così come se non ci fossero stati l'impegno e la professionalità di tutta la nostra squadra e di Veronafiere. A tutti loro - conclude il presidente di Alis Guido Grimaldi -, così come agli autorevoli relatori e moderatori e ai 50.000 visitatori, va il mio più sentito ringraziamento per aver reso possibile tutto ciò. Diamo quindi appuntamento a tutti al 2023 per la seconda edizione di Letexpo".



La giapponese ONE annuncia investimenti per oltre 20 miliardi di dollari da qui al 2030

La capacità della sua flotta di portacontainer salirà dagli attuali 1,5 milioni di teu a circa 2,35 milioni di teu

Oggi la giapponese Ocean Network Express (ONE) ha presentato le ultime previsioni circa lo sviluppo della sua attività e la propria strategia a medio termine annunciando prossimi investimenti pari a 20 miliardi di dollari. ONE, che è nata dalla fusione delle attività di trasporto containerizzato delle giapponesi K Line, MOL e NYK ed ha iniziato ad operare il primo aprile 2018 (del 31 ottobre 2016 e 12 marzo 2018), ha avuto una partenza assai stentata per poi incanalarsi in una fase di sviluppo più regolare, trend che ha avuto un'importante accelerazione nell'ultimo anno tanto che la compagnia prevede di archiviare l'esercizio fiscale annuale 2021, che terminerà il prossimo 31 marzo, con ricavi pari ad oltre 29,0 miliardi di dollari, con un ragguardevole aumento del +101,7% sull'esercizio annuale precedente, e con un utile dopo le imposte di 15,4 miliardi di dollari, ben il 342,0% in più rispetto all'esercizio 2020. Nella sua presentazione ONE parla di una continua crescita della domanda di logistica containerizzata in atto da decenni, domanda che il vettore giapponese ha specificato si ritiene continuerà a salire supportata da solidi fondamentali come l'aumento della popolazione, lo sviluppo delle infrastrutture e le necessità della supply chain mondiale. Sulla base di questa previsione ONE ha programmato di investire più di 20 miliardi di dollari entro il 2030 nelle proprie attività di trasporto marittimo di linea. Ciò include principalmente l'acquisizione di nuove navi per accrescere la capacità di trasporto della propria flotta che attualmente è pari a circa 1,5 milioni di teu. Di questi investimenti non fanno parte quelli già in corso per aumentare questa capacità di 520mila teu entro l'anno fiscale 2024: se negli anni fiscali 2020 e 2021 sono state introdotte quattro navi da 12.000 teu e altre quattro da 15.000 teu, nell'anno fiscale 2022 è atteso l'inserimento di quattro portacontainer da 12.000 teu, in quello successivo di altre quattro navi da 15.000 teu e di sei navi da 24.000 teu, mentre nell'esercizio 2024 sono attese sei portacontenitori da 15.000 teu e dieci da 7.000 teu. Oltre a ciò, ONE prevede di ampliare anche la flotta a noleggio. Il nuovo programma di investimenti da oltre 20 miliardi prevede invece di incrementare annualmente la capacità della flotta di ulteriori 150.000 teu tra il 2022 e il 2030, dotandosi quindi a quest'ultima data di 1,35 milioni di teu di capacità aggiuntiva rispetto a quella attuale che consentirà a ONE di avere al 2030 una flotta della capacità di circa 2,35 milioni di teu, tenendo conto della capacità nel frattempo dismessa.



La giapponese ONE annuncia investimenti per oltre 20 miliardi di dollari da qui al 2030

Oggi la giapponese Ocean Network Express (ONE) ha presentato le ultime previsioni circa lo sviluppo della sua attività e la propria strategia a medio termine annunciando prossimi investimenti pari a 20 miliardi di dollari. ONE, che è nata dalla fusione delle attività di trasporto containerizzato delle giapponesi K Line, MOL e NYK ed ha iniziato ad operare il primo aprile 2018 (del 31 ottobre 2016 e 12 marzo 2018), ha avuto una partenza assai stentata per poi incanalarsi in una fase di sviluppo più regolare, trend che ha avuto un'importante accelerazione nell'ultimo anno tanto che la compagnia prevede di archiviare l'esercizio fiscale annuale 2021, che terminerà il prossimo 31 marzo, con ricavi pari ad oltre 29,0 miliardi di dollari, con un ragguardevole aumento del +101,7% sull'esercizio annuale precedente, e con un utile dopo le imposte di 15,4 miliardi di dollari, ben il 342,0% in più rispetto all'esercizio 2020.

Nella sua presentazione ONE parla di una continua crescita della domanda di logistica containerizzata in atto da decenni, domanda che il vettore giapponese ha specificato si ritiene continuerà a salire supportata da solidi fondamentali come l'aumento della popolazione, lo sviluppo delle infrastrutture e le necessità della supply chain mondiale. Sulla base di questa previsione ONE ha programmato di investire più di 20 miliardi di dollari entro il 2030 nelle proprie attività di trasporto marittimo di linea. Ciò include principalmente l'acquisizione di nuove navi per accrescere la capacità di trasporto della propria flotta che attualmente è pari a circa 1,5 milioni di teu.

Di questi investimenti non fanno parte quelli già in corso per aumentare questa capacità di 520mila teu entro l'anno fiscale 2024: se negli anni fiscali 2020 e 2021 sono state introdotte quattro navi da 12.000 teu e altre quattro da 15.000 teu, nell'anno fiscale 2022 è atteso l'inserimento di quattro portacontainer da 12.000 teu, in quello successivo di altre quattro navi da 15.000 teu e di sei navi da 24.000 teu, mentre nell'esercizio 2024 sono attese sei portacontenitori da 15.000 teu e dieci da 7.000 teu. Oltre a ciò, ONE prevede di ampliare anche la flotta a noleggio.

Il nuovo programma di investimenti da oltre 20 miliardi prevede invece di incrementare annualmente la capacità della flotta di ulteriori 150.000 teu tra il 2022 e il 2030, dotandosi quindi a quest'ultima data di 1,35 milioni di teu di capacità aggiuntiva rispetto a quella attuale che consentirà a ONE di avere al 2030 una flotta della capacità di circa 2,35 milioni di teu, tenendo conto della capacità nel frattempo dismessa.



P&O Ferries replica al governo: sì, abbiamo fatto 'scortare' gli equipaggi fuori dalle navi, ma tutto è avvenuto a termini di legge

Hebblethwaite assicura che l'iniziativa è stata adottata quale extrema ratio per assicurare la sopravvivenza della compagnia

23 marzo 2022 P&O Ferries replica al governo: sì, abbiamo fatto scortare gli equipaggi fuori dalle navi, ma tutto è avvenuto a termini di legge. Hebblethwaite assicura che l'iniziativa è stata adottata quale extrema ratio per assicurare la sopravvivenza della compagnia P&O Ferries ha rotto il silenzio seguito al licenziamento in tronco di 800 marittimi attuato improvvisamente giovedì scorso dalla compagnia di navigazione senza alcun preavviso (del 17 marzo 2022). Silenzio che sembra essere la strategia comune adottata nel mondo occidentale da alcune società che da un'ora all'altra hanno imposto ai propri dipendenti di uscire dagli uffici e dalle fabbriche per poi, subito dopo, comunicare loro il licenziamento. Un silenzio che P&O Ferries ha rotto ieri rispondendo, quattro giorni dopo, ad una lettera inviata alla compagnia da Hon Kwasi Kwarteng e Paul Scully, ministro e sottosegretario del Dipartimento per le Attività economiche, l'energia e la strategia industriale, che nella missiva avevano formalizzato la condanna del governo di Londra rispetto ai licenziamenti effettuati da P&O Ferries e alla modalità con cui sono stati attuati che era già stata espressa verbalmente all'amministratore delegato della compagnia di navigazione, Peter Hebblethwaite, dal sottosegretario ai Trasporti, Robert Courts (del 18 marzo 2022). Nella lettera di ieri, che riprende il contenuto di una nota informale rilasciata nei giorni scorsi dalla compagnia, Hebblethwaite ha evidenziato il ruolo essenziale di P&O Ferries nel mantenimento in funzione delle catene di approvvigionamento, consentendo la crescita sia del turismo che degli scambi commerciali del Regno Unito, e ha precisato negli ultimi tempi l'attività della compagnia ha generato significative perdite ed è diventata insostenibile. «Per sopravvivere e salvaguardare il futuro della P&O Ferries - ha scritto Hebblethwaite - abbiamo dovuto apportare significativi cambiamenti al modo in cui operiamo. Perciò abbiamo deciso di ristrutturare la componente degli equipaggi al fine di garantirci di poter continuare a servire queste rotte commerciali che sono vitali per l'economia del Regno Unito». Nella lettera l'amministratore delegato di P&O Ferries ha assicurato che quella di licenziare i marittimi rappresenta un'extrema ratio che è stata adottata - ha ammesso - senza comunicazioni preventive né ai dipendenti, né alle parti sociali né alle istituzioni. «Sappiamo - ha spiegato Hebblethwaite - che per il nostro personale questo licenziamento è avvenuto senza preavviso o previa consultazione, e siamo dolorosamente consapevoli che ciò ha causato angoscia a loro e alle loro famiglie. Ristrutturare la nostra forza lavoro in questo modo - ha assicurato Hebblethwaite - è una linea d'azione che mai avremmo voluto seguire come azienda: l'abbiamo fatto come ultima risorsa e solo - ha garantito ancora il CEO di P&O Ferries - dopo aver preso in considerazione tutte le altre possibilità. Alla fine abbiamo concluso



Informare

Focus

che l'attività, semplicemente, non sarebbe sopravvissuta senza un sostanziale cambiamento dell'organizzazione degli equipaggi che ci consentisse di allinearci alla stragrande maggioranza degli altri operatori marittimi internazionali, cosa che a sua volta avrebbe inevitabilmente comportato degli esuberi. Non abbiamo visto altri modi praticabili per preservare la nostra iconica attività britannica, salvando i rimanenti 2.200 posti di lavoro che garantisce e salvaguardando il 15% della capacità di scambi commerciali britannici che sostiene». Hebblethwaite ha sottolineato che ai 786 licenziati la compagnia ha offerto «un pacchetto di compensazioni assai generoso». L'amministratore delegato ha affermato che «sinora 575 di queste persone si sono attivate per accettare i termini di fine rapporto offerti e - ha specificato - una parte di questi è composta da persone che hanno anche preso iniziative per accettare l'offerta di lavoro della nuova società che recluta gli equipaggi». Inoltre Hebblethwaite ha voluto puntualizzare le modalità decise dalla compagnia per indurre, o - a seconda di come si interpretano le sue parole - per costringere i marittimi a scendere dalle navi. L'amministratore delegato ha evidenziato che non sono state impiegate guardie di sicurezza dotate di manette o taser e che i licenziamenti non sono stati comunicati via Zoom con messaggi preregistrati. «Innanzitutto - ha spiegato Hebblethwaite ai rappresentanti del governo - le squadre che accompagnavano i marittimi nel lasciare le nostre navi sono state totalmente professionali nell'affrontare questo difficile compito con tutta la sensibilità e la competenza appropriate. Contrariamente a quanto si dice, nessuno tra il nostro personale indossava passamontagna né era stato ordinato di usare le manette o la forza. Invece sono rimasti professionali, comprensivi e sereni in una situazione impegnativa per tutti, cercando di garantire l'incolumità di tutte le persone a bordo. In secondo luogo P&O Ferries ha compiuto anche ogni sforzo per assicurare, per quanto possibile, che tutti ricevessero la notizia direttamente il giorno della ristrutturazione e non indirettamente tramite altri colleghi licenziati o attraverso altri. Quel giorno tutti gli equipaggi interessati che stavano lavorando sono stati informati a quattr'occhi e di persona a bordo delle loro navi. Per gli equipaggi che erano a riposo, si sono tenute riunioni virtuali, ma solo 261 delle 400 persone a riposo sono state coinvolte in queste chiamate. Le persone interessate sono state anche contattate individualmente telefonicamente, oltre che via e-mail e SMS, con lettere di licenziamento e termini di fine rapporto che sono stati condivisi anche via corriere ed e-mail». Concludendo la lettera Hebblethwaite ha sostenuto, tagliando corto, che P&O Ferries non ha violato alcuna legge agendo come ha agito e comunicando la sua iniziativa alle autorità competenti il 17 marzo 2022, il giorno stesso in cui l'ha posta in atto. Una lettera, quindi, in cui P&O Ferries respinge ogni addebito, pur confermando la decisa e repentina modalità di esecuzione dei licenziamenti che è stata attuata mentre gli equipaggi della compagnia venivano scortati fuori dalle loro navi. Il messaggio finale al governo comunque è chiaro: noi - dice espressamente P&O Ferries - non abbiamo violato alcuna legge. Sinora il governo ha mosso accuse alla compagnia per le modalità con cui ha posto in atto questa ristrutturazione. Ora Londra dovrà decidere se prendere atto della situazione o imporre a P&O Ferries un cambiamento di strategia.

Informare

Focus

Il Senato USA ha approvato le norme sul trasporto marittimo avversate dal World Shipping Council

Il WSC ritiene, tuttavia, che il testo sia migliore di quello passato alla Camera

Ieri la Commissione Commercio, scienza e trasporti del Senato degli Stati Uniti ha approvato l' Ocean Shipping Reform Bill, disegno di legge che ha già ottenuto il via libera dalla Camera e che è fortemente avversato dal World Shipping Council (WSC), l' associazione che rappresenta le principali compagnie di navigazione containerizzate mondiali. «La Commissione - ha sottolineato la senatrice Maria Cantwell, presidente della Commissione, aprendo i lavori - è consapevole che queste compagnie di navigazione oceaniche stanno realizzando utili record. Nel 2021 hanno realizzato utili per 150 miliardi di dollari e si prevede che nel primo trimestre di quest' anno il volume delle importazioni via mare aumenterà di oltre il 30%». Riferendosi alle proteste degli agricoltori americani veicolate dall' American Farm Bureau Federation, secondo cui irragionevoli pratiche messe in atto dai vettori marittimi danneggerebbero la competitività delle esportazioni americane, Cantwell ha specificato che «i nostri agricoltori non vogliono un trattamento speciale. Semplicemente non vogliono essere sfruttati in nome di profitti record». Per il WSC, invece, il disegno di legge è fondato su motivazioni totalmente errate in quanto - ha ribadito per l' ennesima volta l' associazione ripetendo le motivazioni addotte dalle compagnie di navigazione per giustificare le disfunzioni della supply chain - i problemi non sono generati dalla parte marittima della catena logistica, quanto da quella terrestre. «Gli americani - ha replicato il World Shipping Council - continuano ad importare merci a livelli record, tanto che i porti statunitensi e la forza lavoro logistica a terra non sono in grado di movimentare tutti i carichi. I vettori marittimi hanno schierato tutte le navi e tutti i container disponibili e stanno movimentando più merci che in qualsiasi momento della storia, ma gli ingorghi a terra negli USA tengono le navi bloccate fuori dai porti statunitensi. Questa congestione delle importazioni - ha precisato il WSC - sta riducendo anche la capacità e gli spazi necessari per assicurare il flusso ininterrotto delle esportazioni statunitensi». Se il World Shipping Council è nettamente contrario all' introduzione di questa legislazione, tuttavia ha manifestato meno preoccupazione per il testo approvato dalla Commissione del Senato. Secondo l' associazione, infatti, «in realtà il disegno di legge della Camera peggiorerebbe la congestione esistente. In confronto, il disegno di legge del Senato, nonostante comporti alcuni degli stessi rischi di conseguenze negative non intenzionali - ha chiarito il WSC - fornisce ai regolatori un' autorità sufficiente utile ad ottenere una normativa finale corretta».



Ieri la Commissione Commercio, scienza e trasporti del Senato degli Stati Uniti ha approvato l' Ocean Shipping Reform Bill, disegno di legge che ha già ottenuto il via libera dalla Camera e che è fortemente avversato dal World Shipping Council (WSC), l' associazione che rappresenta le principali compagnie di navigazione containerizzate mondiali. «La Commissione - ha sottolineato la senatrice Maria Cantwell, presidente della Commissione, aprendo i lavori - è consapevole che queste compagnie di navigazione oceaniche stanno realizzando utili record. Nel 2021 hanno realizzato utili per 150 miliardi di dollari e si prevede che nel primo trimestre di quest' anno il volume delle importazioni via mare aumenterà di oltre il 30%». Riferendosi alle proteste degli agricoltori americani veicolate dall' American Farm Bureau Federation, secondo cui irragionevoli pratiche messe in atto dai vettori marittimi danneggerebbero la competitività delle esportazioni americane, Cantwell ha specificato che «i nostri agricoltori non vogliono un trattamento speciale. Semplicemente non vogliono essere sfruttati in nome di profitti record».

Per il WSC, invece, il disegno di legge è fondato su motivazioni totalmente errate in quanto - ha ribadito per l' ennesima volta l' associazione ripetendo le motivazioni addotte dalle compagnie di navigazione per giustificare le

CONFITARMA: SANZIONI USA E UE IN RISPOSTA ALLA CRISI RUSSIA UCRAINA, L'IMPATTO SUL SETTORE MARITTIMO

ROMA Il 21 marzo il Gruppo Giovani Armatori ha organizzato il webinar US and EU sanctions in response to Russia-Ukraine crisis. The impact on the maritime sector. I relatori dell'evento sono stati David Peyman, consulente presso DLA Piper LLP (US), ex Vice Assistente Segretario di Stato per le Contromisure Finanziarie e Sanzioni USA, e Chiara Enrica Tuo, Professore Ordinario di Diritto dell'Unione Europea all'Università di Genova e Partner presso lo Studio Legale Carbone e D'Angelo. David Peyman, nel suo discorso intitolato 'Navigating Russia Sanctions and Other High-Risk Jurisdictions: How to Mitigate Risk & Add Value in the Maritime Sector', dopo una panoramica sulle recenti sanzioni contro la Russia (in particolare quelle che hanno un impatto su soggetti non statunitensi), ha illustrato l'evoluzione dal 2019 nell'atteggiamento del Governo USA rispetto all'attuazione e all'applicazione delle sanzioni spiegando come poter rispondere efficacemente alle stesse. In particolare, ha evidenziato che molte aziende si affrettano ansiosamente a reagire a ciascuna sanzione, invece di studiare un piano strategico a lungo termine. Peyman ha descritto come le multinazionali possano stabilire partnership con il Dipartimento di Stato e l'OFAC (The Office of Foreign Assets Control) per mitigare i rischi vigenti, anticipare quelli futuri e valorizzare il proprio business. 'Il governo degli Stati Uniti preferisce che siano le aziende più responsabili quelle che possono intraprendere affari anche in giurisdizioni ad alto rischio, e a tal fine ha emanato disposizioni affinché le aziende con politiche conformi possano intraprendere tali attività'. La proficuità di tale approccio di mutuo coinvolgimento rimane valida anche guardando al futuro (per esempio rispetto a Cina, Iran e Venezuela). Inoltre, Peyman ha precisato che il settore marittimo deve avere una visione chiara dei metodi di pagamento consentiti: la consegna materiale di dollari americani alla Russia non è consentita, mentre effettuare e ricevere bonifici con la Russia è permesso a meno che non ne traggano beneficio le entità russe sanzionate (è necessario uno screening costante dei soggetti in questione). Per quanto concerne il commercio, è vietato importare petrolio, GNL o carbone dalla Russia in territorio USA (anche se i cittadini statunitensi possono ancora effettuare transazioni di petrolio russo in altri modi). Per quanto riguarda le esportazioni verso la Russia, si applicano rigide restrizioni di controllo: molti prodotti statunitensi non sono ammessi, compresi alcuni prodotti derivanti da tecnologie e proprietà intellettuali statunitensi. Chiara Enrica Tuo, nel suo intervento dal titolo 'Assessing the impact of the EU sanctions against Russia on the maritime sector: current status and future perspectives', ha descritto i due tipi di atti giuridici attraverso i quali l'Unione europea sta imponendo sanzioni alla Russia. Tali atti sono stati adottati autonomamente dall'Unione, cioè indipendentemente da mosse preliminari del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. Il Regolamento



Informatore Navale

Focus

(UE) n. 269/2014 è stato modificato più volte dall'inizio dell'aggressione russa, aggiornando quotidianamente l'elenco dei soggetti colpiti da divieti di viaggio e/o congelamento dei beni (oltre 800 persone e 60 entità ad oggi). Il 15 marzo è entrato in vigore il più recente quarto pacchetto di sanzioni, tra cui quelle emanate con il Regolamento 2022/428 del Consiglio che modifica il Regolamento (UE) n. 833/2014. Con esso si attivano importanti restrizioni commerciali riguardanti servizi e tecnologie nel settore energetico, dei prodotti siderurgici, dei beni di lusso (yacht e barche di valore non inferiore a 50.000 euro). Tra i precedenti vincoli si segnala l'Allegato XVI del Regolamento del Consiglio 2022/394 del 9 marzo 2022 (che modifica anche il Regolamento n. 833/2014), che vieta l'esportazione di apparecchiature di navigazione e di radiocomunicazione, nonché ogni servizio eventualmente connesso a questo tipo di esportazioni (nessun servizio di intermediazione, nessun finanziamento, nessuna assistenza tecnica). Le sanzioni dell'UE colpiscono anche il Russian Maritime Register of Shipping (RMRS), recentemente inserito (Regolamento 2022/394) nell'elenco delle società statali russe soggette a vincoli finanziari. Conseguentemente a tale disposizione, il RMRS è stato espulso dall'Associazione Internazionale delle Società di Classificazione (IACS). Concludendo il suo intervento, Chiara Enrica Tuo ha affermato che un importante quesito per il futuro, riguarda la possibilità che l'Unione europea come il Regno Unito ha già fatto il 1° marzo 2022 chiuda i suoi porti a seguito della risoluzione del Parlamento europeo che invita gli Stati membri a farlo per tutte le navi il cui ultimo o prossimo porto di scalo si trova nella Federazione Russa. Salvatore d'Amico, Presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma, ha concluso il webinar affermando come entrambi gli interventi siano stati rivelatori: 'Il vero cambio di paradigma è che affrontare le sanzioni significa lavorare sul 'conosci il tuo cliente'. Conoscere la controparte è fondamentale per condurre un'attività responsabile e, in tal senso, le amministrazioni non vanno viste come antagonisti ma come partner'. 'Questo è lo spirito del Gruppo Giovani Armatori - ha aggiunto Salvatore d'Amico che funge da 'forum formativo' per le sfide future, offrendo concrete opportunità di apprendimento a tutti i suoi membri'. Mario Mattioli, Presidente di Confitarma, ha aderito all'evento evidenziando: 'Dobbiamo seguire più da vicino queste tematiche all'interno dell'Associazione, anche per offrire preziosi servizi ai nostri soci. Ringrazio il Gruppo Giovani Armatori per queste interessanti e importanti opportunità per approfondire temi fondamentali e di grande attualità per il settore marittimo'.

PRYSMIAN GROUP PRESENTA UN PIANO DI INVESTIMENTO DA 1 MILIARDO DI EURO INSIEME ALLA NAVE POSACAVI PIÙ GRANDE AL MONDO

TOP UTILITIES EUROPEE E TSO AL PRYSMIAN GROUP SUBMARINE CABLE DAY A NAPOLI L' AD V. BATTISTA "LE INTERCONNESSIONI DI RETE SONO FONDAMENTALI NELLA TRANSIZIONE ENERGETICA E PER L' AUTONOMIA ENERGETICA UE. COME LEADER GLOBALE DEL SETTORE LANCIAMO UN PIANO DI INVESTIMENTI DA 1 MILIARDO CIRCA ENTRO IL 2024" LA NUOVA NAVE POSACAVI LEONARDO DA VINCI CONSENTIRÀ DI ACCELERARE LA REALIZZAZIONE DEI PROGETTI NUOVO STABILIMENTO DI CAVI SOTTOMARINI NEGLI USA E AMPLIAMENTO DELLA CAPACITÀ PRODUTTIVA NEGLI STABILIMENTI DI ITALIA, FINLANDIA E FRANCIA

Milano, 23 marzo 2022 - Prysmian Group, leader mondiale nel settore dei sistemi in cavo per l' energia e le telecomunicazioni, procede con il suo piano di investimenti del valore di circa 1 miliardo entro il 2024 principalmente finalizzati allo sviluppo di business a supporto della transizione energetica. "Lo sviluppo della rete elettrica transeuropea ricopre un ruolo strategico sia per la decarbonizzazione e transizione verso fonti rinnovabili sia per migliorare l' autonomia energetica UE, un' urgenza tornata di attualità con il conflitto Russia-Ucraina. Come leader mondiale nell' industria dei cavi, abbiamo preso la decisione di incrementare gli investimenti finalizzati in particolare a supportare i progetti di interconnessione energetica e i collegamenti da fonti rinnovabili", afferma Valerio Battista AD del Gruppo Prysmian, in occasione del Submarine Cable Day per la presentazione della nuova nave posacavi Leonardo da Vinci, che si tiene oggi a Napoli, alla presenza delle maggiori utilities e gestori internazionali di reti elettriche. Si tratta di un piano di investimenti importante che ha l' obiettivo di consolidare la nostra quota di circa il 35-40% nel mercato dei cavi alta tensione sottomarini e terrestri, destinato a crescere oltre 8 miliardi in progetti assegnati all' anno (previsioni al 2025). Solo nel 2021 il Gruppo ha acquistato un portafoglio progetti per un valore di 4,8 miliardi, ai quali si è aggiunto a inizio 2022 l' incarico per la realizzazione del Neu Connect, prima interconnessione elettrica tra Gran Bretagna e Germania, un progetto simbolico nella costruzione della rete paneuropea. La nave Leonardo da Vinci è un gioiello tecnologico costruita da Vard Group (Fincantieri). Si tratta della posacavi più grande al mondo che ha richiesto un investimento di oltre 170 milioni (già finanziato prima del lancio del piano 2022-2024) e che consentirà di accorciare i tempi di realizzazione dei progetti di interconnessione sottomarina, diminuendo anche l' impatto ambientale. La flotta di navi posacavi del Gruppo annovera anche la Giulio Verne, la Cable Enterprise, l' Ulisse e il nuovo barge Barbarossa. Inoltre, può contare anche sulla base operativa di Middlesbrough in Gran Bretagna oltre ad Arco Felice (Napoli). Importanti gli investimenti per l' ampliamento della capacità produttiva e delle dotazioni tecnologiche dei centri di eccellenza per i cavi sottomarini per la trasmissione di energia. Un investimento di oltre 80 milioni è destinato allo stabilimento di Arco Felice (Napoli), che verrà ampliato anche in vista dell' esecuzione



Informatore Navale

Focus

dell' interconnessione Tyrrhenian Link. In Finlandia, a Pikkala, centro di eccellenza per il centro-nord Europa, particolarmente focalizzato su progetti di cablaggio di parchi eolici offshore, è destinato un investimento di oltre 100 milioni, nonché nello stabilimento di Gron in Francia per la produzione dei cavi per i German projects. Completano l' attuale assetto produttivo di cavi sottomarini gli stabilimenti di Nordenham in Germania e Drammen in Norvegia. Il Gruppo sta anche accelerando il piano per la costruzione del primo stabilimento di cavi alta tensione sottomarini in Massachusetts negli Usa, che, con un investimento di circa 200 milioni rappresenterà un hub di strategica importanza per lo sviluppo dell' eolico off-shore negli Usa. "Come abbiamo dimostrato anche pochi giorni fa con il completamento in anticipo sui tempi dell' interconnessione NSL tra UK e Norvegia, la più lunga al mondo, siamo in grado di assicurare livelli di affidabilità e precisione nella esecuzione dei progetti unici nel nostro settore", commenta Hakan Ozmen EVP Project Business Prysmian Group. Sul versante dell' innovazione tecnologica, il Gruppo è all' avanguardia con il sistema in cavo 525 kV P-Laser, dalle prestazioni uniche al mondo per efficacia ed efficienza nella trasmissione di energia e l' innovativo cavo armato aramidico per profondità sottomarine fino a 3.000 metri. Importante anche l' innovazione nello sviluppo di apparati digitali per il monitoraggio del funzionamento delle reti elettriche, un settore in cui Prysmian è all' avanguardia con la tecnologia PRY-CAM. Dall' integrazione della neo acquisita Omnisens con Prysmian Electronics, il Gruppo ha creato la nuova divisione EOSS con l' obiettivo di sviluppare ulteriormente questa promettente nicchia di mercato.

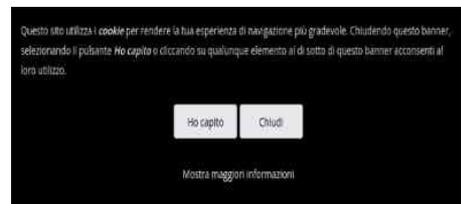
Informazioni Marittime

Focus

Carnival recupera (poco) nel primo trimestre d' esercizio 2022

Il gruppo americano registra una netta ripresa dei ricavi, ma il risultato operativo rimane negativo

Un po' meno rosso il primo trimestre dell' esercizio fiscale 2022 per il gruppo crocieristico americano Carnival Corporation . Il periodo che si è concluso lo scorso 28 febbraio ha infatti registrato, comunica la società con sede a Miami, una netta ripresa dei ricavi direttamente collegata al riavvio progressivo dell' attività della flotta dopo il fermo quasi totale causato dalla pandemia di Covid-19. I risultati d' esercizio sono rimasti però negativi. Tra dicembre 2021 e febbraio 2022 i ricavi del gruppo crocieristico sono ammontati a 1,62 miliardi di dollari, con un deciso rialzo rispetto ai soli 26 milioni di dollari del corrispondente periodo dell' esercizio precedente, ma con un calo del 66,1% rispetto al primo trimestre dell' esercizio fiscale 2020 quando ancora gli effetti della pandemia sulle attività crocieristiche non si erano manifestati. La vendita dei biglietti ha generato ricavi pari a 873 milioni di dollari e le vendite a bordo delle navi ricavi pari a 750 milioni di dollari. Risultato operativo e risultato economico netto sono stati entrambi di segno negativo e pari rispettivamente a -1,49 miliardi e -1,89 miliardi di dollari rispetto a risultati anch' essi di segno negativo per -1,52 miliardi e -1,97 miliardi nel primo trimestre dell' esercizio 2021. Il periodo è stato inoltre segnato dal notevole aumento dei costi del combustibile utilizzato dalla flotta di Carnival, con un costo del fuel per tonnellata consumata che nel primo trimestre dell' esercizio 2022 è stato di 648 dollari, con crescite del +65,3% sullo stesso periodo dell' esercizio 2021, del +35,8% sullo stesso periodo del 2020 e del +41,2% sullo stesso periodo del 2019.



Informazioni Marittime

Focus

Prysmian investe 80 milioni nel polo di Napoli

All'interno di un piano da un miliardo che al 2025 punta a consolidare un mercato in cui è leader, l'azienda posacavi espanderà il centro produttivo di Arco Felice

Prysmian Group ha presentato oggi, a Pozzuoli, a bordo della più grande posacavi al mondo, la Leonardo Da Vinci, un piano di investimento da un miliardo di euro. Entro il 2024 il gruppo italiano, leader mondiale nella produzione di cavi per l'alimentazione e le telecomunicazioni, conta di consolidare la sua quota di mercato tra il 35 e il 40 per cento. Prysmian prevede inoltre la realizzazione di un nuovo stabilimento di cavi sottomarini negli Stati Uniti e l'ampliamento della capacità produttiva negli stabilimenti di Italia, Finlandia e Francia, tra cui quello di Arco Felice, in provincia di Napoli. «Lo sviluppo della rete elettrica transeuropea ricopre un ruolo strategico sia per la decarbonizzazione e transizione verso fonti rinnovabili sia per migliorare l'autonomia energetica europea, un'urgenza tornata di attualità con il conflitto Russia-Ucraina», afferma Valerio Battista, amministratore delegato del gruppo Prysmian. Prysmian può contare anche sulla base operativa di Middlesbrough in Gran Bretagna, oltre a quella di Arco Felice, in provincia di Napoli, dove il gruppo investirà 80 milioni per ampliarla in vista dell'interconnessione Tyrrhenian Link, il doppio collegamento tra Sicilia, Sardegna e penisola italiana, che a dicembre scorso ha visto Terna assegnare il bando gara per l'infrastruttura di rete a Prysmian (contratto da 1,7 miliardi). Per il 2025 la previsione è di ottenere progetti complessivi per 8 miliardi, quasi il doppio rispetto al portafoglio 2021 che vale 4,8 miliardi, a cui si è aggiunto quest'anno l'incarico per la realizzazione di Neu Connect, la prima interconnessione elettrica sottomarina tra Gran Bretagna e Germania, del valore di 1,2 miliardi. In Finlandia, a Pikkala, centro di riferimento per il Centro e il Nord dell'Europa, particolarmente focalizzato su progetti di cablaggio di parchi eolici offshore, è destinato un investimento di oltre 100 milioni, a cui se ne aggiunge uno simile nello stabilimento di Gron in Francia per la produzione dei cavi destinati al German projects (contratto da 1,8 miliardi). Completano l'attuale assetto produttivo di cavi sottomarini gli stabilimenti di Nordenham in Germania e Drammen in Norvegia. Infine, il gruppo sta anche accelerando il piano per la costruzione del primo stabilimento di cavi alta tensione sottomarini in Massachusetts negli Usa, che, con un investimento di circa 200 milioni rappresenterà un hub di strategica importanza per lo sviluppo dell'eolico off-shore negli Stati Uniti. La tecnologia dei materiali dedicata a questo tipo di cavi è altissima. Prysmian utilizza un sistema di ultima generazione, il 525 kV P-Laser, lanciato nel 2019, pensati per supportare una maggiore tensione, fino a 525 chilovolt. Per quanto riguarda i cavi sottomarini, si utilizzano strutture armate in fibra aramidica, su base in nylon ma estremamente più resistenti di quest'ultimo, capaci di resistere fino tremila metri di profondità. La flotta di navi posacavi di Prysmian conta, oltre all'



Informazioni Marittime

Focus

ammiraglia Leonardo Da Vinci, la Giulio Verne , la Cable Enterprise , l' Ulisse e la nuova chiatta Barbarossa . -
credito immagine in alto.

Padova Oggi

Focus

"Interporti al centro", Gasparato: «Analizzeremo i nuovi scenari della logistica causati da guerra e pandemia»

Sarà il primo convegno organizzato nel nuovo Centro Congressi, che verrà inaugurato il 7 aprile. Il presidente di Uir anticipa alcuni dei temi caldi che animeranno il dibattito al quale parteciperanno i principali protagonisti della logistica nazionale

Quando mancano poco più di 15 giorni all'evento "Interporti al centro" INTERPORTI AL CENTRO che Uir - Unione Interporti Riuniti e Interporto Padova organizzano il prossimo 8 aprile presso il nuovo Centro Congressi in Fiera a Padova, il presidente di Uir Matteo Gasparato anticipa alcuni dei temi caldi che animeranno il dibattito al quale parteciperanno i principali protagonisti della logistica nazionale. (L'evento, gratuito, sarà in presenza previa registrazione al link <https://interporticentro.eventbrite.it>) La guerra «La guerra in Ucraina - spiega Matteo Gasparato che tutti speriamo finisca al più presto, ma i cui effetti si vedranno per molto tempo, ha accelerato un cambiamento epocale negli equilibri commerciali globali, che era già stato messo in moto dalla pandemia di Covid 19. E' anche di questo che parleremo a fondo, tra persone che vivono la logistica e il trasporto ogni giorno, nel convegno del prossimo 8 aprile. In sintesi la globalizzazione come la abbiamo conosciuta fino ad oggi è finita e si definiranno nuovi equilibri, che significano anche cambiamenti nelle rotte delle materie prime e delle merci. Il cosiddetto reshoring delle aziende occidentali farà sì che gli scambi all'interno dell'Europa cresceranno di volume e importanza e questo naturalmente vale anche per l'Italia. Tra noi e l'Europa ci sono le Alpi e non è immaginabile che questa crescita di volumi sia affidata al solo trasporto su gomma, sia per i noti problemi ambientali che riguardano lo spazio alpino, sia per la cronica carenza di autisti, che non si risolve da un giorno all'altro. La risposta è la ferrovia e in particolare l'intermodalità per lo sviluppo della quale i nostri Associati sono fondamentali. Mai come ora gli Interporti sono davvero al centro del sistema logistico del nostro Paese, naturalmente anche per il ruolo che svolgono nel collegamento con i porti. Il Governo ha appena rifinanziato il ferrobonus e il marebonus, e questo è certamente un segnale positivo, ma grazie agli Interporti c'è oggi un'opportunità unica in questo nuovo scenario per modernizzare tutto il sistema logistico nazionale. Se è vero, come è vero, che l'intermodalità ha un senso economico sulle medie e lunghe distanze, ricordo che l'Italia è lunga più di 1100 km e che anche il Pnrr assegna al sud un ruolo chiave per la ripartenza del nostro Paese. La fase storica che viviamo è di crisi, e come tutte le crisi genera dei problemi ma anche delle opportunità. Oggi di fronte alla crisi c'è la tentazione di accantonare il tema dell'ambiente: grazie agli interporti invece si garantiscono sostenibilità ambientale ed efficienza della catena logistica». Alessandro Bianchi Interporti al centro sarà aperto dall'Ad di Nomisma Energia Alessandro Bianchi, che illustrerà una ricerca appositamente commissionata da UIR dal titolo La transizione energetica e la Rete degli Interporti Italiani. Questo

Givedì, 24 Marzo 2022

Inter

Inter

Inter

Inter

Inter

Inter

"Interporti al centro", Gasparato: «Analizzeremo i nuovi scenari della logistica causati da guerra e pandemia»

Sarà il primo convegno organizzato nel nuovo Centro Congressi, che verrà inaugurato il 7 aprile. Il presidente di Uir anticipa alcuni dei temi caldi che animeranno il dibattito al quale parteciperanno i principali protagonisti della logistica nazionale.

Inter

Padova Oggi

Focus

studio e lo scenario nazionale ed internazionale che la guerra in Ucraina sta generando saranno discussi in una tavola rotonda animata dal vicedirettore di Radio 24 Sebastiano Barisoni, con alcuni dei protagonisti della logistica nazionale e del mondo imprenditoriale. Partecipano al dibattito Matteo Gasparato, Presidente di UIR, Franco Pasqualetti Vicepresidente di UIR, Guido Grimaldi, Presidente di Alis , Anna Masutti, Presidente di RFI, Leopoldo Destro, Presidente di Assindustria Veneto Centro, Rodolfo Giampieri, Presidente di **Assoport** e Guido Nicolini Presidente di Confetra. Le conclusioni saranno affidate al Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini

Primo Magazine

Focus

Il Consiglio Confitarma avvia il rinnovo della Presidenza

23 marzo 2022 - Il 22 marzo, a Roma, presieduto da Mario Mattioli, si è riunito in presenza e in video conferenza, il Consiglio Generale di Confitarma che ha esaminato le principali tematiche d' interesse del settore: dalla situazione venutasi a creare per la guerra russo-ucraina e i relativi impatti sugli equipaggi e sulla operatività delle navi italiane, alle proposte legislative del pacchetto clima Fit for 55 della Commissione europea, all' iter legislativo di provvedimenti all' esame del Parlamento di interesse per lo shipping nazionale a cominciare dalle misure di ristoro per il caro gasolio. Successivamente il Consiglio generale, in linea con quanto stabilito dallo statuto confederale, ha nominato i past-president Nicola Coccia, Paolo d' Amico ed Emanuele Grimaldi quali componenti della Commissione di designazione in vista del rinnovo della presidenza di Confitarma. Il Direttore Generale Luca Sisto, è stato nominato Segretario della Commissione. È stato avviato così l' iter per l' elezione del nuovo Presidente confederale: la Commissione di designazione provvederà a raccogliere le candidature alla Presidenza attraverso la consultazione degli Associati, sottoponendole poi al Consiglio che voterà a scrutinio segreto il nominativo da proporre all' Assemblea elettiva che si terrà entro la fine del 2022.



Fincantieri respinge la crisi: utile a 22 milioni. "Nel 2022 possibile ritorno del dividendo"

Lo scoppio della guerra in Ucraina è "un forte elemento di instabilità a livello geopolitico, economico e sui mercati finanziari"

Giovanni Roberti

Trieste - Risultati record per Fincantieri, che registra per il 2021 una crescita del 28% dei ricavi a 6,7 miliardi di euro in confronto ai 5,2 miliardi registrati nel 2020. L' Ebitda è in aumento del 57,4% rispetto al 2020, pari a euro 495 milioni ed Ebitda margin a 7,4%, escluse le attività passanti (rispetto al 6,1% 2020) nonostante l' aumento dei prezzi delle materie prime. Il risultato netto adjusted è positivo per euro 92 milioni (negativo per euro 42 milioni nel 2020) e l' utile netto è positivo per euro 22 milioni (negativo per euro 245 milioni nel 2020) dopo aver scontato oneri per amianto (euro 55 milioni) e per Covid-19 (euro 30 milioni). Lo riferisce la società in una nota. La produzione è a livelli record con 16,4 milioni di ore lavorate. Il carico di lavoro è pari a 35,5 miliardi di euro, 19 le navi consegnate. L' indebitamento finanziario netto, pari 859 milioni euro (1.062 milioni euro al 31 dicembre 2020), in diminuzione nonostante l' incremento dei volumi di produzione e gli investimenti del periodo, "riflette la positiva performance del settore cruise con consegne pienamente in linea con il programma di produzione e le previsioni di spesa", si legge nella nota. Lo scenario internazionale Lo scoppio della guerra in Ucraina è "un forte elemento di instabilità a livello geopolitico, economico e sui mercati finanziari" osserva Fincantieri indicando le prospettive per i conti di quest' anno. "Gli effetti macroeconomici di tale grave crisi, dell' eventuale ulteriore limitazione agli spostamenti e al turismo, con possibili ricadute sul settore delle crociere, e delle sanzioni occidentali contro la Russia sono complessi e ancora difficili da stimare in termini di impatti alla catena del valore dell' economia mondiale e della politica internazionale". Quindi impossibile valutare oggi gli impatti sul gruppo, tuttavia, aggiunge il gruppo guidato da Giuseppe Bono, "lo scenario geopolitico che si sta delineando può portare, nel medio termine, ad una potenziale ricaduta positiva su tutto il settore della difesa". Al netto degli effetti della guerra in Ucraina il gruppo, in ogni caso, prevede "ricavi in crescita nel 2022 superando le stime attese prima della pandemia e un consolidamento della marginalità" con la conseguenza che "tali risultati potrebbero consentire il ritorno a una sostenibile politica di distribuzione dei dividendi a partire dal 2022".



Shipping Italy

Focus

La flotta Prysmian si è arricchita di una barge appena acquistata e sottoposta ad upgrade

Presentata a Napoli la Leonardo da Vinci. SHIPPING ITALY esplora 'da dentro' la nave posacavi più grande al mondo

Prysmian Group, leader mondiale nel settore dei sistemi in cavo per l'energia e le telecomunicazioni, ha tenuto oggi a Napoli un 'Submarine Cable Day' per la presentazione della nuova nave posacavi Leonardo da Vinci alla presenza delle maggiori utilities e gestori internazionali di reti elettriche. Nell'occasione è stato presentato il piano di investimenti del valore di circa 1 miliardo di euro programmato entro il 2024 composto da interventi principalmente finalizzati allo sviluppo di business a supporto della transizione energetica. 'Lo sviluppo della rete elettrica transeuropea ricopre un ruolo strategico sia per la decarbonizzazione e transizione verso fonti rinnovabili sia per migliorare l'autonomia energetica UE, un'urgenza tornata di attualità con il conflitto Russia-Ucraina. Come leader mondiale nell'industria dei cavi, abbiamo preso la decisione di incrementare gli investimenti finalizzati in particolare a supportare i progetti di interconnessione energetica e i collegamenti da fonti rinnovabili' ha affermato Valerio Battista, amministratore delegato del Gruppo Prysmian. Si tratta di un piano di investimenti importante che ha l'obiettivo di consolidare la quota di Prysmian di circa il 35-40% nel mercato dei cavi alta tensione sottomarini e terrestri, destinato a crescere a oltre 8 miliardi di euro in progetti assegnati all'anno (previsioni al 2025). La nave Leonardo da Vinci è un gioiello tecnologico costruita da Vard (Gruppo Fincantieri) ed è la nave posacavi più grande al mondo per la quale sono stati investiti oltre 170 milioni. Questa unità consentirà di accorciare i tempi di realizzazione dei progetti di interconnessione sottomarina, diminuendo anche l'impatto ambientale. La flotta di navi posacavi di Prysmian (gestita tecnicamente dalla società monegasca Sea World Management) annovera anche la Giulio Verne, la Cable Enterprise, l'Ulisse e la barge Barbarossa appena acquistata e sottoposta a lavori di upgrade presso il cantiere britannico A&P North East. L'azienda può contare sulla base operativa di Middlesbrough in Gran Bretagna oltre a quella di Arco Felice (Napoli). ***** Il Leonardo da Vinci è una nuovissima nave posacavi costruita dai cantieri Norvegesi di Vard (Fincantieri) su progetto interamente sviluppato da Prysmian. Il gruppo Prysmian è attivo principalmente nelle nuove installazioni in tutto il mondo ed è proprietario di una flotta composta da tre navi posacavi specializzate (Giulio Verne, Cable Enterprise e Ulisse) il cui management tecnico è affidata alla società monegasca Sea World Management. Le caratteristiche principali della nave sono: Lunghezza : 171 metri Larghezza 34 metri Velocità sopra i 14 nodi La nave è attrezzata con due piattaforme rotanti da 7.000 e 10.000 tonnellate (le più alti presenti sul mercato attualmente), ha la possibilità di posizionare cavi fino a 3000 metri di profondità, è dotata di argano da 100 tonnellate e garantisce una forza di traino di circa 200 tonnellate (il doppio del Giulio Verne).



Shipping Italy

Focus

E' inoltre dotata del sistema di posizionamento dinamico DP3. La nave è dotata di un sistema ibrido di propulsione con sei generatori e due pacchi di batterie da 750 KW ciascuna per un totale di 21 MW. I pacchi di batterie rilasciano energia quando si hanno alti picchi di richiesta, permettendo un uso limitato dei generatori in specifiche condizioni operative, come risultato finale si ha un minor consumo di carburante e di emissioni inquinanti. La nave è disegnata per un' autonomia di 90 giorni con una velocità di 14 nodi. E' dotata di elideck certificato per elicottero Sikorsky (18 passeggeri) e AW101, ha due hangar per veicoli operati da remoto (ROVs). Leonardo da Vinci infine è attrezzata di cabine/locali per 120 persone, vi sono ampi spazi lavoro ed aree ricreative, incluso una palestra completamente equipaggiata, un auditorium, una sala giochi, soggiorno e sala mense per ufficiali.