



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 01 aprile 2022**



Prime Pagine

01/04/2022	Corriere della Sera Prima pagina del 01/04/2022	9
01/04/2022	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 01/04/2022	10
01/04/2022	Il Foglio Prima pagina del 01/04/2022	11
01/04/2022	Il Giornale Prima pagina del 01/04/2022	12
01/04/2022	Il Giorno Prima pagina del 01/04/2022	13
01/04/2022	Il Manifesto Prima pagina del 01/04/2022	14
01/04/2022	Il Mattino Prima pagina del 01/04/2022	15
01/04/2022	Il Messaggero Prima pagina del 01/04/2022	16
01/04/2022	Il Resto del Carlino Prima pagina del 01/04/2022	17
01/04/2022	Il Secolo XIX Prima pagina del 01/04/2022	18
01/04/2022	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 01/04/2022	19
01/04/2022	Il Tempo Prima pagina del 01/04/2022	20
01/04/2022	Italia Oggi Prima pagina del 01/04/2022	21
01/04/2022	La Nazione Prima pagina del 01/04/2022	22
01/04/2022	La Repubblica Prima pagina del 01/04/2022	23
01/04/2022	La Stampa Prima pagina del 01/04/2022	24
01/04/2022	MF Prima pagina del 01/04/2022	25

Genova, Voltri

31/03/2022	Ansa Porto Genova, blocco varco Etiopia contro 'navi delle armi'	26
------------	--	----

31/03/2022	Ansa		27
<hr/>			
31/03/2022	BizJournal Liguria		28
<hr/>			
31/03/2022	BizJournal Liguria		29
<hr/>			
31/03/2022	BizJournal Liguria		32
<hr/>			
31/03/2022	Dire	<i>Simone D' Ambrosio</i>	33
<hr/>			
31/03/2022	Genova Today		34
<hr/>			
31/03/2022	Genova Today		35
<hr/>			
31/03/2022	Il Nautilus		36
<hr/>			
31/03/2022	Informazioni Marittime		37
<hr/>			
31/03/2022	MenteLocale Genova		38
<hr/>			
31/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	40
<hr/>			
31/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	41
<hr/>			
31/03/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	42
<hr/>			
31/03/2022	Shipping Italy		43
<hr/>			
31/03/2022	Shipping Italy		44
<hr/>			

La Spezia

31/03/2022	Ansa		46
<hr/>			
31/03/2022	BizJournal Liguria		47
<hr/>			
31/03/2022	Citta della Spezia		49
<hr/>			
31/03/2022	Corriere Marittimo		52
<hr/>			
31/03/2022	Corriere Marittimo		54
<hr/>			

31/03/2022	FerPress		56
AdSP Liguria orientale e Tarros insieme per migliorare i servizi offerti			
31/03/2022	Informare		58
Accordo tra AdSP della Liguria Orientale e gruppo Tarros per lo sviluppo sostenibile del Terminal del Golfo			
31/03/2022	Informazioni Marittime		60
La Spezia, Tarros espande il Terminal del Golfo			
31/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	62
Tarros e AdSp per sviluppo Terminal del Golfo			
31/03/2022	Port News	<i>di Redazione</i>	64
La Spezia, accordo tra AdSP e Tarros			
31/03/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	66
Accordo tra AdSP e Gruppo Tarros: 'Così cambierà il Terminal del Golfo'			
31/03/2022	Shipping Italy		68
Nel futuro del Terminal Del Golfo a Spezia anche traghetti, passeggeri e project cargo			

Livorno

31/03/2022	Corriere Marittimo		70
INTERVISTA/ Paita: "Emendamenti ddl Concorrenza, non colgono la difficoltà attuale dei porti"			
31/03/2022	Informatore Navale		71
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - Commissione Trasporti della Camera in visita a Livorno			
31/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Veziò Benetti</i>	73
La Commissione Trasporti della Camera in visita a Livorno			
31/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	75
Delegazione della Commissione Trasporti a Palazzo Rosciano			
31/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	76
Raffaella Paita elogia il porto di Livorno			
31/03/2022	Port News	<i>di Redazione</i>	77
Commissione Trasporti in visita a Livorno			

Piombino, Isola d' Elba

31/03/2022	Ansa		79
Gas: verifiche Snam per un nuovo rigassificatore a Piombino			
31/03/2022	Shipping Italy		80
La nave Giuseppe Sa di Moby venduta al triplo della base d' asta			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

31/03/2022	La Provincia di Civitavecchia		81
DDL Concorrenza: la protesta esplode sulle banchine			

31/03/2022	La Provincia di Civitavecchia	82
<hr/>		
31/03/2022	La Provincia di Civitavecchia	83
<hr/>		
31/03/2022	Ship Mag <i>Giovanni Roberti</i>	84
<hr/>		

Napoli

31/03/2022	Informazioni Marittime	85
<hr/>		
31/03/2022	Napoli Today	86
<hr/>		

Bari

31/03/2022	Agenparl <i>Please Enter Your Name Here</i>	88
<hr/>		
31/03/2022	Il Nautilus	89
<hr/>		

Brindisi

31/03/2022	Brindisi Report	90
<hr/>		
31/03/2022	Brindisi Report	92
<hr/>		

Manfredonia

31/03/2022	Informatore Navale	93
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

31/03/2022	Ansa	94
<hr/>		
31/03/2022	FerPress	95
<hr/>		

31/03/2022	Il Nautilus		96
Tra le più ecofriendly al mondo, domani pomeriggio la Eco Malta Grimaldi attracca alle banchine del porto di Gioia Tauro			
31/03/2022	Informatore Navale		97
Tra le più "ECOFRIENDLY" al mondo, domani pomeriggio la ECO MALTA - GRIMALDI attracca al porto di Gioia Tauro			
31/03/2022	Informazioni Marittime		98
Gioia Tauro, domani l' arrivo della grande ro-ro Eco Malta			
31/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	99
Attraccherà nel porto di Gioia Tauro la "Eco Malta" del Gruppo Grimaldi			
31/03/2022	Ship Mag	<i>Emmanuele Gerboni</i>	100
Tra le più ecofriendly al mondo, la Eco Malta Grimaldi arriva nel porto di Gioia Tauro			
31/03/2022	Shipping Italy		101
In arrivo al porto di Gioia Tauro la nuova nave Eco Malta di Grimaldi			

Cagliari

31/03/2022	Informatore Navale		102
La vera anima della Sardegna, in ogni stagione dell'anno			
31/03/2022	Informazioni Marittime		104
La vera anima della Sardegna, in ogni stagione dell' anno			
31/03/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	106
Dalla partnership tra Grimaldi Lines e Welcome to Italy nascono gli speciali Viaggi Smart			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/04/2022	Giornale di Sicilia	Pagina 9	108
Corse di aliscafi ridotte Nelle Eolie trasporti a rischio			
31/03/2022	giornaledisicilia.it		109
Isole Eolie, lo sciocco blocca quasi tutti i collegamenti			
31/03/2022	Stretto Web		110
Attraversamento dello Stretto, Città Metropolitana al fianco di Villa San Giovanni: "basta perdere tempo"			
31/03/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	112
Matilde Siracusano (Fi): "La parola "ponte" manda in tilt il governo"			
31/03/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	113
Intermodalità e attraversamento Stretto, MetroCity con Authority e Villa San Giovanni			

Trapani

31/03/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	115
Due navi da crociera in contemporanea a Trapani dove l' ultima era approdata il 21 ottobre 2021			

Focus

31/03/2022	Corriere Marittimo		116
Ddl Concorrenza, fronte aperto sui porti			

31/03/2022	FerPress		118
<hr/>			
Porti: M5S, no a norma che elimina divieto cumulo concessioni			
31/03/2022	FerPress		119
<hr/>			
Porti: Fit-Cisl, no a emendamenti a ddl Concorrenza che indeboliscono sistema			
31/03/2022	FerPress		120
<hr/>			
Porti: De Luca (Pd), garantire attenzione e tutele a lavoratori			
01/04/2022	Il Messaggero	Pagina 16	121
<hr/>			
Ita, il piano Msc per le nozze			
31/03/2022	Il Nautilus		123
<hr/>			
Project44 lancia 'Port Intel', la prima soluzione di Port Intelligence al mondo			
31/03/2022	Il Nautilus		125
<hr/>			
Emendamenti per cambiare la portualità italiana?			
31/03/2022	Il Nautilus		127
<hr/>			
Pubblicato l' annuale 'Speciale Crociere' con il traffico crocieristico in Italia nel 2021 e le previsioni per il 2022			
31/03/2022	Informare		130
<hr/>			
ANCIP denuncia che le proposte del centro destra sui porti sono inaccettabili			
31/03/2022	Informare		132
<hr/>			
Il governo di Londra vuole creare "corridoi salariali minimi" per i marittimi dei traghetti che collegano il Regno Unito con altre nazioni			
31/03/2022	Informare		136
<hr/>			
Filt-Cgil, ritirate gli emendamenti al Ddl Concorrenza sul lavoro portuale o bloccheremo le banchine			
31/03/2022	Informatore Navale		137
<hr/>			
Nasce Vertus Yachts: il futuro della nautica è elettrico			
31/03/2022	Informatore Navale		138
<hr/>			
project44 lancia 'Port Intel', la prima soluzione di Port Intelligence al mondo			
31/03/2022	Informatore Navale		140
<hr/>			
PORTI, M5S: NO ALL'ACCENTRAMENTO NELLE MANI DI POCHI, SI MINA IL PRINCIPIO DELLA LIBERA CONCORRENZA			
31/03/2022	Informatore Navale		141
<hr/>			
Decarbonizzazione: RINA e Fincantieri uniscono le forze nella ricerca e sviluppo			
31/03/2022	Informazioni Marittime		143
<hr/>			
Ddl concorrenza, sindacati e portuali contrari agli emendamenti del centrodestra			
31/03/2022	Italpress		144
<hr/>			
Lazio, le Isole Pontine protagoniste al Padiglione Italia a Expo Dubai			
31/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	147
<hr/>			
Ancip: la politica guarda indietro			
31/03/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	149
<hr/>			
Esterrefatti per emendamenti al Ddl Concorrenza			
31/03/2022	Sea Reporter	<i>Redazione Seareporter.it</i>	150
<hr/>			
project44 lancia 'Port Intel', la prima soluzione di Port Intelligence al mondo			
31/03/2022	Ship Mag	<i>Emmanuele Gerboni</i>	152
<hr/>			
Norwegian Cruise Line, dopo la pandemia torna in mare Norwegian Jewel			
31/03/2022	Ship Mag	<i>Giancarlo Barlazzi</i>	153
<hr/>			
Emendamenti Ddl Concorrenza, in tutta Italia cresce la protesta: "Così si distrugge la pace sociale nei porti"			
31/03/2022	Ship Mag	<i>Redazione</i>	154
<hr/>			
Decarbonizzazione, RINA e Fincantieri uniscono le forze nella ricerca e sviluppo			

31/03/2022	Ship Mag	<i>Giancarlo Barlazzi</i>	156
<hr/>			
31/03/2022	Shipping Italy		157
<hr/>			
31/03/2022	Shipping Italy		158
<hr/>			
31/03/2022	TeleBorsa		160
<hr/>			

31/03/2022 **Ship Mag** *Giancarlo Barlazzi* 156
Ddl Concorrenza, anche Assiterminal dice no agli emendamenti: 'Non servono riforme a pezzetti'

31/03/2022 **Shipping Italy** 157
Affare fatto: Msc acquisirà anche Bolloré Africa Logistics

31/03/2022 **Shipping Italy** 158
Pagherà lo Stato l' allestimento dei terminal crociere di Chioggia e Monfalcone

31/03/2022 **TeleBorsa** 160
New York: balza in avanti Royal Caribbean Cruises

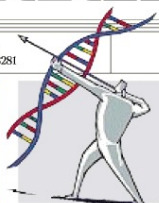
CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 30 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

Vecchio Amaro del Capo



Completata la mappa
Il genoma umano non ha più segreti
di **Anna Meldolesi**
a pagina 29



L'assassino di Carol
«L'ho uccisa perché voleva lasciarmi»
di **Mara Rodella**
a pagina 26

Vecchio Amaro del Capo

L'ATTACCO ALL'UCRAINA

Putin e l'Europa, sfida sul gas

Lo zar: «Da oggi pagate in rubli o stop alle forniture». Francia e Germania: no a ricatti. Draghi: avanti con gli euro

I CALCOLI DI PECHINO

di **Federico Rampini**

Un anno fa la Cina stava per incassare un importante accordo bilaterale con l'Unione europea sugli investimenti, poi bloccato dall'Europarlamento. Oggi il vertice Cina-Ue si tiene in un clima teso, condizionato dalla guerra in Ucraina. La lobby filo-cinese in Europa sembra indebolita. Di fronte a questo raffreddamento dei rapporti sorge un dubbio: che anche Xi Jinping, come Putin, abbia sbagliato i suoi calcoli?

continua a pagina 30

SCONTENTO DI PALAZZO

di **Massimo Franco**

La foga con la quale il capo del M5S Giuseppe Conte se la prende un po' con tutti è tipica di un grillismo incline a raffigurarsi accerchiato e vittima del «sistema». Ma nella pretesa di «pari dignità» col Pd, e nella richiesta perentoria di essere ascoltato, si avverte un'eco un po' paradossale, se non stonata. Le punture di spillo nei confronti di Mario Draghi, il distinguo, le minacce di strappare, si tratti di spese militari o di misure per la ripresa economica, stanno diventando una costante.

continua a pagina 10



Mariupol è da giorni sotto attacco russo e non ci sono ancora i corridoi umanitari attivati per evacuare i 100 mila civili dalla città sul mar d'Azov

di **Lorenzo Cremonesi, Federico Fubini, Stefano Montefiori e Marta Serafini** da pagina 2 a pagina 17

15 STELLE E LE TENSIONI NELLA MAGGIORANZA

Conte va da Mattarella «Non voglio la crisi»

di **Emanuele Buzzi e Maria Teresa Melli**

Il leader dei 5 Stelle Conte dal presidente Mattarella: «Non voglio la crisi». a pagina 11

LA CORSA DEI PREZZI: MAI COSÌ DAL 1991

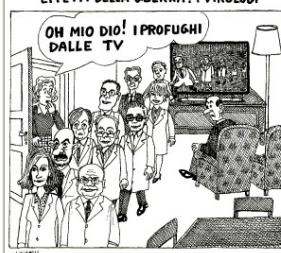
L'inflazione arriva al 6,7% Alimentari, rincari record

di **Fausta Chiesa e Claudia Voltattorni**

L'inflazione al 6,7%, mai così alta dal 1991. Alimentari, rincari record. a pagina 33

GIANNELLI

EFFETTI DELLA GUERRA: I VIROLOGI



Covid Green pass e mascherine: tutte le regole Scuola, lavoro, ristoranti L'Italia prova a riaprire

INTERVISTA A LOCATELLI

«I miei due anni, dolori e vittorie»

di **Margherita De Bac**

Francesco Locatelli ha coordinato il Cts durante l'emergenza Covid. «Due anni di dolori e vittorie». a pagina 25

di **Monica Guerzoni e Fiorenza Sarzanini**

Finisce oggi lo stato d'emergenza per il Covid. L'Italia riapre. Un percorso graduale, che inizia con l'ammorbidente delle misure. Questo sarà l'ultimo mese di green pass, che andrà in archivio da maggio. Le regole per le mascherine. a pagina 24

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Muri e murali

Il murale di Dostoevskij che campeggia a Napoli sulla facciata di una scuola ha ricevuto l'elogio di Vladimir Putin e tanto è bastato a Jorit, il bravissimo artista di strada che lo ha dipinto, per dire: «Possibile che abbia fatto più lo per la pace che il governo italiano? Se Putin si apre all'Occidente con un semplice murale, cosa farebbe in caso di proposte serie di cessate il fuoco?». Il mondo come lo immagina Jorit è di gran lunga il mio preferito. Perciò, col cuore gonfio di speranza, sono andato a leggermi le parole «pacifiste» di Putin. Aggrappandomi al singolo episodio di un corso universitario sospeso, che anche qui avremmo modo di escrare, accusa l'Occidente di avere «cancellato Dostoevskij». Sono andato a controllare su Amazon, ma per fortuna i libri di quel fiero oppositore



dell'imperialismo zarista stanno ancora tutti lì, e anche facilmente rintracciabili, non come «La fattoria degli animali» di Orwell che nelle biblioteche sovietiche era archiviato tra i manuali di agricoltura. Tranquillizzato, sono tornato a leggere Putin: «Attraverso la simpatia reciproca e la cultura che unisce tutti noi, la verità si farà strada». Per adesso ne hanno fatta di più i suoi carramati, però in tanti — ne sono sicuro, anche Jorit — lo prendiamo in parola e ci aspettiamo imminenti rivelazioni sui mandanti dell'omicidio di un'altra voce importante della Russia, Anna Politkovskaja, la cui effigie verrà presto dipinta sulla facciata di una scuola di Mosca, in nome della simpatia reciproca e della cultura che unisce tutti noi. © RIPRODUZIONE RISERVATA

SODDISFATTI O RIMBORSATI

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

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

20401
9 771120 498008





Appalti truccati a Lodi: l'errore giudiziario era l'assoluzione di Uggetti in appello, infatti la Cassazione l'ha annullata. Ora Di Maio chiederà scusa a pm e tribunale?



BIOTON
ENERGIA NATURALE
Integratori alimentari
#perunavitaBuona
SELLA IN FARMACIA
www.bioton.it

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

BIOTON
ENERGIA NATURALE
Integratori alimentari
#perunavitaBuona
SELLA IN FARMACIA
www.bioton.it

Venerdì 1 aprile 2022 - Anno 14 - n° 90
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

NON SOLO UCRAINA I conflitti dimenticati Le altre 9 guerre dove non mandiamo armi

■ Dallo Yemen alla Siria, dalla Libia all'Afghanistan, la strategia politica dell'Europa è sempre stata quella di non inviare armamenti alle popolazioni belligeranti. La motivazione: evitare una possibile escalation di quei conflitti

◉ CECININI A PAG. 8 - 9

Mannelli
IL PENSIERO BRETTELLO

OGNI PENSATA UN MACCELLO

RIARMO Niente 2024: 2% del Pil in 6 anni Draghi cede a Conte che si smarca dal Pd

■ Alla stampa estera il premier fa marcia indietro sulla data-vincolo per l'aumento delle spese militari richiesto dalla Nato. Gaffe sul corridoio umanitario a Mariupol. Il leader 5Stelle sale da Mattarella e mette fuori Petrocelli

◉ DE CAROLIS A PAG. 5

SuperPinocchio

» Marco Travaglio

Il 25 marzo, dopo il vertice Nato, il segretario generale Jens Stoltenberg annuncia: "I membri han concordato di raddoppiare gli sforzi per rispettare l'impegno del 2014 di portare la spesa militare ad almeno il 2% del Pil entro il 2024". Mario Draghi conferma: "Quello del 2% è un impegno preso nel 2006, sempre confermato da tutti i governi. Ora è tornato alla ribalta perché è più urgente e c'è l'esigenza di iniziare a riarmarci". Per l'Italia, significherebbe passare nei Def del 2022-23 da 25 a 39-40 miliardi annui. Tutti plaudono, tranne 5Stelle, Alternativa e SI. Il 28 marzo il ministro Lorenzo Guerini scrive alla Stampa: "Obiettivo 2% del Pil per le spese della Difesa entro il 2024". Il tutto "per costruire la Difesa Ue", che non c'entra nulla con la Nato, spende già in armi il quadruplo della Russia e, se avesse un solo esercito al posto di 27, risparmierebbe e farebbe risparmiare i suoi membri. Il 29 marzo il governo fa proprio l'odg di FdI (opposizione) che lo impegna a "incrementare le spese per la Difesa al 2% del Pil... traguardo fissato al 2024". Il M5S protesta. La sera Conte va da Draghi e gli conferma che un conto è un ritocco progressivo della spesa militare spalmato su più anni (nel solco degli aumenti di 1,1 miliardi l'anno dei suoi tre anni di governo), fino al 2% se e quando ce lo potremo permettere, tipo fino al 2030 (così magari c'è tempo per parlare di esercito Ue); un altro è dirottare in armi 14-15 miliardi in pochi mesi. Draghi ribadisce: 2% del Pil nel 2024, poi va a piangere al Quirinale da Mattarella, minacciando la crisi di governo. Palazzo Chigi, in una dura nota, ribadisce l'obiettivo di "un continuo e progressivo aumento degli investimenti entro il 2024". Conte replica a *Dismartedì*: "Mai messo in discussione il tendenziale al 2%. Ma con l'orizzonte 2024 avremo un picco notevole: 15 miliardi e i cittadini e il Paese adesso hanno altre priorità". Tg e giornali ripetono che Draghi "tira dritto" contro il disertore Conte, presidiando militarmente la linea del Pieve: 2% nel 2024, non un minuto di più!

L'altro ieri, tomo tomo cacchio cacchio, Guerini parla all'Agf del 2% "entro il 2028". E ieri Draghi dice che il dogma del 2024 è solo "un'indicazione di tendenza, non un obiettivo", infatti "molti governi l'hanno disatteso", ergo "si fa quel che il ministro Guerini ha deciso per il 2028". Ma allora perché spalmare quei 14-15 miliardi solo su 6 anni e non su 10 per allontanare l'amaro calice? E perché, se la sua linea del Pieve era sempre stata il 2028, aveva sempre detto 2024, scordandosi di avvertire Mieli, Polito, Merlo, Sallusti&C.? Perché adora le sorprese? Per destabilizzare inutilmente il governo? Per far incassare milioni di italiani distrutti dal caro-bollette? Per regalare un po' di voti a Conte? O solo perché è un bugiardo?

Gas, inciucio sui rubli fra l'Europa e Putin

ALLE SPALLE DI KIEV IL GIOCO DELLE PARTI FRA L'UE (SOPRATTUTTO SCHOLZ E DRAGHI) E IL RUSSO, CHE INCASSA EURO, MA LI CAMBIA NELLA SUA MONETA

LENZI E MARRA A PAG. 4 - 5 - 6

ERDOGAN: VERTICE ZAR-ZELENSKY
Mosca si mangia Mariupol
Ankara "chiama" i 2 Vlady

LEONARDO E ALTRI BIG DELLE ARMI
Gli uffici di collocamento per ex politici da sbarco

◉ CATTANO E GRAMAGLIA A PAG. 2 - 3

◉ RODANO A PAG. 4 - 5

» SPOT A CARICO NOSTRO

Acqua del sindaco nel cartone: Sala butta via 1 milione

» Gianni Barbacetto

La prossima impresa del Comune di Milano potrebbe essere quella di produrre e diffondere il #CucchiainoSvuotaMare. In elegante confezione bianca e rossa, i colori comunali.

A PAG. 13

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro I nemici rafforzano Putin a pag. 7
- De Masi Chi combatte quel folle 2% a pag. 13
- Lerner Lamorgese chiedi a Lucano a pag. 15
- Esposito Da Pizzolungo a Capaci a pag. 13
- Delbecchi Un cretino pieno di idee a pag. 20
- Luttazzi Le sanzioni sul "pet food" a pag. 12

SARTI (5S) DOPO LA CAMERA

"Abbiamo salvato l'ergastolo ai boss"

◉ MASCALI A PAG. 16



La cattiveria

Telefonata fra Draghi e Putin: "Buongiorno, sono Mario di Enel Energia"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

I DINOSAURI PREMIATI

Il Jurassic Park che ha fatto fallire il nostro calcio

◉ VENEMIALE A PAG. 7

COME CRAXI&C. IN CINA

Toti e i suoi (21) cari all'Expo di Dubai: conto di 140mila €

◉ GRASSO A PAG. 15





ANNO XXVII NUMERO 78 DIRETTORE CLAUDIO CERASA VENERDÌ 1 APRILE 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVIEW n. 6

Sfidare i rubli. Un report segreto del governo spiega perché rinunciare al gas russo non è un tabù (e non è neanche una cattiva idea)

Se la parola "gas" fosse un acronimo, le lettere che lo compongono coinciderebbero con un concetto che più passa il tempo...

petrolio e sul gas entro dicembre. Il gas è la grande autobiografia di uno stato sia per misurare le lesioni del presente (è più dipendente l'Europa dal gas russo o la Russia dai soldi europei)...

prato e prepararsi a fare ciò che ieri hanno annunciato di essere pronte a fare Germania e Francia. Ovvero: non considerare più un tabù il blocco dell'importazione di gas e petrolio dalla Russia...

e 127 miliardi di metri cubi. La produzione interna può aumentare di un miliardo. Le importazioni di gas possono aumentare tra 5 e 10 miliardi soprattutto dal Nordafrica...

PAGARE LA GUERRA A PIÙ BASSO COSTO

Voci di Kherson

Gli abitanti della prima città ucraina presa dai soldati russi raccontano l'occupazione

Odesa, dal nostro inviato. Il Foglio ha intervistato tre persone che abitano dentro Kherson, la prima città ucraina a essere occupata dai soldati russi il 2 marzo...

Il mondo ancora in piedi

L'invasione dell'Ucraina doveva segnare la fine dell'occidente, invece le democrazie si cavano bene

La storia orrenda dell'invasione russa dell'Ucraina deve ancora finire di essere scritta, ma prima che si iniziassero quelli che la sanno lunga...

Facce da Putin

Vladimir Medinsky, Roman Abramovich, Ramzan Kadyrov. Ecco con chi ci tocca trattare

Milano. L'intelligence inglese e quella americana riferiscono che Vladimir Putin non è stato correttamente informato dai suoi consiglieri, in particolare dal ministro della Difesa, Sergei Shoigu...

Il rumore della guerra

Viaggio ad Aviano, little Usa friulana, dove si ascoltano gli F-16 per capire come va a Kyiv

Aviano. Che le cose in Ucraina si stessero mettendo male, la cameriera del Bar Sport, in piazza Duomo, lo ha capito "dall'intensificarsi dei rombi"...

Sapienza okkupata

"Né con la Nato né con la Russia". Sembra una fiction sugli anni '70 (ma c'è la schwa)

Roma. Guardandoli, tutti insieme, studenti e professori, uno si domanda: gli ucraini sotto le bombe fanno il video su Tik Tok, i fake trader, un alluvione di SALVATORE MERLO E GIULIANA DE ROSA...

Il nuovo Conte Dibba

Il capo M5s si scatenava contro Letta e Draghi, il Colle lo convocava. Il Pdl: sembra la Le Pen

Roma. Alle 16 è ancora madido. La camicia bianca non è proprio sbottonnata, le maniche tirate su. Il ciuffo scosso. Irriconoscibile. Urlante. L'avvocato del pueblo. Non ci silenzieranno mai!...

Kirill va a Canossa

Il patriarca è all'angolo e vuole vedere il Papa. Il nuovo incontro sarà ben diverso dal precedente

Roma. Il metropolita Hilarion di Volokolamsk, presidente del Dipartimento delle relazioni esterne del Patriarcato di Mosca, ha ribadito quanto è noto da tempo, e cioè che è in preparazione un incontro tra il Patriarca Kirill e Papa Francesco...

Parla l'intelligence

Jeremy Fleming, capo dei servizi inglesi, spiega cosa è andato storto a Putin e la sfida per l'occidente

Roma. L'intelligence britannica e quella americana hanno informazioni sul fatto che Vladimir Putin è stato molto informato dai suoi collaboratori sull'andamento della guerra...

Il vantaggio della guerra è che è materialista

È finalmente arrivato il momento di una guerra di emergenza e contestualmente dobbiamo essere fieri anti-contro Mastro Cilegia

che due anni di noiose sulla psicologia del Covid e i tormenti interiori della pandemia. Come se non bastasse la malattia, come non fossero bastati morti e ospedali, c'era sempre qualcuno a buttarci sui significati reconditi e i danti ancestrali...

Andrea's Version

Marina Ovsyankina. E da oggi, buoni ultimi, seguiremo di sicuro con attenzione i particolari via incontro la corrispondente-ama giornalista russa, ma senza premettere, ogni volta e per sempre, il suo nome a qualsiasi riga possiamo scrivere...

una specie di competizione tra uomini che devono dimostrare di essere più forti. Che le trattative falliscono perché è un dittatore che vuole vincere e gli altri non si arrendono, insomma l'evenienza basic, è pensiero che non la sfiora. Lo psicoanalista Reichel si arrende. Ha invece scritto un pezzo profondo e colto, no Séguène, tra elaborazioni del tutto e complessi di castrazione...

Si parla di una striscia quotidiana per la conduttrice di Rai 3. E rinascere la "Cartolina"

Roma. Antefatto. C'è "Cartolina", il talk del martedì su Rai 3, che finisce nella bufera per via della partecipazione - nei piani retrobituita, viste le polemiche no - del professor Alessandro Orsini, colui che sulla guerra tiene la posizione "e però" (e però l'occidente). E c'è la conduttrice Bianca Berlinguer che rivendica la scelta. Come se ne esce? E qui, nel sequel, la salvezza o la condanna, a seconda dei punti di vista, ma fanno i futuri palinsesti. Quelli dove Berlinguer, consenziente e addirittura proponente, esce dal martedì per farsi in cinque dal lunedì al venerdì, per una striscia prima del telegiornale...

Draghi il debunker

Il premier tra minacce verbali e Bersolter. Putin dice rubli. Conte il voto. La trincea Chigi

Roma. I fatti li ha separati dalle "sensazioni". In Ucraina è possibile la pace? I fatti. A Putin ha chiesto se era possibile un cessate il fuoco. Mi ha risposto che al momento non ci sono le condizioni. Dunque Putin è sempre lo stesso? Le impressioni. "Ho notato un cambiamento nel suo tono. Non posso dire se sia vero". Si è presentato alla stampa estera senza fare l'esterofilo. E infatti, sorridendo, Marco Draghi ha esordito con "rispondo in italiano". Il ritorno è in attesa. Putin offre rubli per il suo gas dal primo aprile ma permette ancora i pagamenti in euro. La Ue deve decidere. Draghi telefona a Scholz. (Corona segue nell'inserto IV)

Questo numero è stato tirato in redazione alle 23:30



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
VENERDI 1 APRILE 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 77 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 | Giornale (ed. nazionale)



Domani in edicola la biografia del padre fondatore della Repubblica e dell'Europa

INSIEME ALLE COMUNALI

Referendum giustizia, il voto in un solo giorno per farlo fallire

■ Era successo solo nel 2009 e nel 2020 che si legassero i referendum abrogativi alle elezioni locali, sperando nell'effetto traino. Precedenti che però non sono stati fortunatissimi. Ma fa discutere la scelta di votare un solo giorno, domenica 12 giugno, col primo turno delle Amministrative.

Boschi a pagina 16

IL RISCHIO DEL DISIMPEGNO

di Augusto Minzolini

La decisione del governo di fissare la data dei referendum sulla giustizia lo stesso giorno del primo turno delle prossime amministrative è una bella notizia, anche se, va detto, non si è mai votato per i Comuni con un calendario così avanti verso l'estate. Addirittura a scuole chiuse. Detto ciò, il problema ora è un altro sia per i referendum, sia per le elezioni amministrative: la consultazione, infatti, dovrebbe tenersi solo nella giornata del 12 giugno, il che metterà un'ipoteca pesante sulla possibilità che i referendum raggiungano il quorum del 50%. Come pure, vista l'affluenza registrata nelle ultime tornate elettorali, la percentuale dei cittadini che deciderà il voto delle città rischia di essere molto al di sotto del 50%. Ci sono anzi tutte le condizioni che alla prova dei fatti si riveli addirittura ridicola.

La legge prevederebbe che sia le amministrative, sia i referendum si svolgano in una sola giornata, ma è anche vero che basterebbe un decreto per allungare il tempo di durata delle votazioni a due giorni. Lo si è già fatto, ad esempio, per le elezioni amministrative del 20-21 settembre scorso, adducendo come motivazione lo stato d'emergenza per il Covid. Ora alla pandemia si è aggiunta anche la guerra in Ucraina, che è un'altra condizione straordinaria di non poco conto. E sarebbe davvero strano se il governo non la ritenesse tale visto che tra l'altro, per ovvi motivi, il conflitto toglierebbe spazio sui mezzi d'informazione alla campagna referendaria.

Ma il problema è più generale e si presta ad una serie di domande: la politica, usando questa parola in senso lato, deve fare in modo che il maggior numero di cittadini si pronuncino su temi fondamentali per il funzionamento della giustizia nel nostro Paese, o no? Discorso che vale anche per il governo delle città. O deve essere complice dell'astensione e, quindi, del «disimpegno»?

La questione è tutta qui, al di là delle procedure e dei cavilli. Tutti i referendum che hanno cambiato la Storia e i costumi italiani si sono svolti tenendo aperti i seggi due giorni. Da quello che ha scelto la Repubblica, a quelli che hanno introdotto il divorzio e l'aborto, a quello sulla scala mobile, a quello che ha bloccato il nucleare, a quello che, per restare in tema, ha introdotto il concetto della responsabilità civile dei magistrati, disatteso poi a livello legislativo. Se questi referendum non fossero passati, avremmo un Paese completamente diverso. Magari peggiore.

All'epoca, poi, per consuetudine o per un dovere di partecipazione, alle urne si recava l'80% degli elettori. Oggi non è più così, per cui ci sarebbe più di un motivo per favorire l'affluenza al voto. Semplicemente la nostra classe dirigente sia interessata alla partecipazione e non pensi, almeno in una parte che avversa i referendum, che sia giusto utilizzare qualche artificio o stratagemma (appunto un voto relegato ad una sola giornata) in modo che non sia raggiunto il quorum. Espediente legittimo, ci mancherebbe, ma che avrà come conseguenza un ulteriore distacco dei cittadini dalle istituzioni e dalla politica.

PUTIN BANDISCE I DIRIGENTI UE RICATTI A TUTTO GAS

Mosca impone il pagamento in rubli ai «Paesi ostili»
Azzardo per spaccare l'Europa, che prova a fermare l'import
Draghi spiazzato cerca l'asse con Berlino

BOMBE SULLE TRATTATIVE

Mariupol senza tregua «L'esercito russo si rafforza»

Soldati «malati» in fuga da Chernobyl

Fausto Biloslavo, Luigi Guelpa e Nino Matera

con Sacchi alle pagine 8-9 e 10



INSUCCESSO Un murales ricorda la gloriosa Armata rossa

■ Vladimir Putin cambia idea: da oggi il gas andrà pagato in rubli. Un diktat inaccettabile per l'Europa: «Nessuno ci vende niente gratis, e noi nemmeno faremo opere di carità. Ciò significa che i contratti esistenti, in caso di mancato pagamento del gas in rubli, saranno interrotti». Ovvero, rubinetti chiusi. Intanto sale il rischio che la stagflazione disinnesci la crescita del Pil.

Parietti e Signore alle pagine 2-3 e 4

INFLAZIONE AL TOP

Se la guerra ci porta indietro di trent'anni

di Marcello Zacché

a pagina 8

LO SCONTRO SUL «DL UCRAINA»

Conte dichiara guerra al Pd E ora nasce il partito No Nato

Laura Casaretti e Domenico Di Sanzo

■ Con il voto di fiducia al Senato sul decreto Ucraina nasce ufficialmente il partito anti-Nato. Sono stati 35 i senatori a non aver concesso la fiducia al governo, posta sul testo che stabilisce l'invio di aiuti militari, umanitari e militari a Kiev. Al netto della compattezza di Fratelli d'Italia - che sedendo all'opposizione non ha votato la fiducia pur non essendo contraria al documento - restano altri 17 parlamentari, tutti da rintracciare nelle componenti ex grilline del Gruppo Misto. In prima linea c'è Alternativa, con i senatori Mattia Crucoli e Bianca Laura Granato, che hanno annunciato il loro voto contrario.

con Cottone e Napolitano alle pagine 12-13

L'IDEA DELL'EX PREMIER

La non-armata della Difesa a costo zero

di Vittorio Macioce

Con la scusa della pace, Giuseppe Conte sta cavalcando antiche pulsioni a sinistra. È l'ennesimo tentativo dell'ex premier di trovare un'identità politica.

a pagina 13

INTERVISTA AL DIPLOMATICO MASSOLO

«Si negozia sui negoziati, soluzione lontana»

Zurlo a pagina 7

EMERGE LO SCONTRO SILERI-ZACCARDI

Quelle liti al ministero in piena pandemia

Felice Manti

■ Mentre nella Bergamasca si moriva di Covid al ministero della Sanità si litigava: «Non rompere le p... sul Covid o tiro fuori i dossier su di voi», avrebbe detto l'allora capo di gabinetto di Speranza Zaccardi a Sileri. Ma i pm hanno archiviato.

a pagina 17

DOPO 21 ANNI

Mappato tutto il genoma umano Così cambieranno scienza e cure

Diana Alfieri

a pagina 18

BIOTON

ENERGIA NATURALE per il CAMBIO di STAGIONE

SELLA IN FARMACIA #perunavitaBuona
www.bioton.it

IL GIORNO

VENERDÌ 1 aprile 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

V
VALLEVERDE

Brescia, cadavere a pezzi: la convinzione del gip

Carol ammazzata perché voleva tornare da suo figlio

Raspa a pagina 11



Milano, polemica sulle direttive

Auto in fuga? Non inseguitele Sos Polstrada

De Salvo in Lombardia

V
VALLEVERDE

Ora Putin ricatta l'Europa con il gas

Mosca minaccia di chiudere i rubinetti se da oggi non si paga in rubli. Le capitali Ue respingono il diktat, rischio shock energetico. Biden promette aiuti in petrolio. L'Italia garante in caso di intesa tra russi e ucraini: le forze da inviare e i compiti militari

Servizi
da pag. 2 a pag. 7

A proposito di offese alle donne

Ci sarebbe pure quella storia di una preside

Michele Brambilla

Ieri abbiamo scritto del caso di Carol Maltesì, la ragazza uccisa e fatta a pezzi in Lombardia. Abbiamo cercato - senza pretendere di dar lezioni a nessuno, ma anzi partendo dai nostri stessi errori - di riflettere su quanto possano essere gravi, offensivi certi titoli sui giornali, tipo quelli che hanno marchiato la povera Carol più o meno come una prostituta perché faceva l'attrice porno: come se lei fosse definita da quello, come se lei fosse solo quello. E senza tenere conto dell'orribile fine che ha fatto.

Ecco, ci sarebbe anche un altro caso, forse ancora più grave dal punto di vista giornalistico: quello della preside di Roma.

Continua a pagina 13

IL REPORTAGE / FANGO E BUCHE COME NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE



Un soldato ucraino in una trincea sul fronte est a Kharkiv

Visi da trincea Siamo tornati a un secolo fa

Salvatore Garzillo

Il fango oggi è secco, l'unica buona notizia della giornata. I mortai cadono senza un ritmo preciso, il cervello non riesce ad abituarsi. L'imprevedibilità è sfiancante ma gli uomini del sergente Ihor sono duri abbastanza da non dargli peso. Siamo su un pezzo di terra a est di Kharkiv, tra Kulynychi e Zernove, a questo punto di frontiera i checkpoint sono piccole fortificazioni con mitragliatrici pronte e soldati attenti. Sotto di loro solo terra scavata in stretti cunicoli che portano ai bunker. La trincea nel 2022 è uguale a quella della Prima guerra mondiale nel nord Italia, un secolo fa. Cambiano solo le armi.

Continua a pagina 7

DALLE CITTÀ

La condanna a Milano

Poliziotto violenta nell'auto di pattuglia la collega di turno Un anno e 6 mesi

Giorgi nelle Cronache

Milano, il piano di Atm

Bus, metrò e tram La capienza torna al 100%

Mingoia nelle Cronache

Milano, l'inchiesta

Smantellata la gang che rubava batterie dello scooter sharing

Palma e Vazzana nelle Cronache



Due indagati dopo la denuncia di Bossetti

Yara, battaglia sui reperti «Sparito il Dna di Ignoto 1»

G. Moroni a pagina 10



Venezia, il cestista Sanders 40 chilometri contromano

Il campione spericolato Alcol, droga e guida folle

Servizio a pagina 15

SODDISFATTI O RIMBORSATI

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

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo, Serravallo e Serravallo. 30 capsule.

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



Domani su Alias

ARTE E SCIENZA Un accostamento classico torna d'attualità in tempo di guerra: ne parla il prof. Mario Capecchi Nobel per la medicina



Culture

MOSCA, RITORNO AL FUTURO Percorso di letture sulla società russa a partire dal libro di Masha Gessen, per Sellerio Guido Caldiron pagina 10



L'ultima

USA Il precariato è un pacco: a New York e in Alabama i lavoratori votano per il sindacato in Amazon Luca Celada pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

VENERDI 1 APRILE 2022 - ANNO LII - N° 78

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

PUTIN FIRMA IL DECRETO PER LA «COSCRIZIONE DI PRIMAVERA» PER OLTRE 140 GIOVANI

Niente tregua e Mosca sanziona l'Ue

■ Dopo i negoziati di Istanbul la Russia, secondo il segretario della Nato Stoltenberg, non si starebbe ritirando quanto «ripoizionando». I bombardamenti, infatti, non sono terminati. Ieri Putin ha firmato un decreto per la coscrizione di primavera, nonostante il ministero della difesa abbia chiarito che i giovani chiamati alle armi non saranno utilizzati in zone calde, ovvero in guerra.

Ma di Mosca ormai non si fida più nessuno. Washington ieri l'ha colpita con nuove misure contro la più importante azienda produttrice di microchip

russa (che esporta in Cina e Germania); Mosca ha risposto vietando l'ingresso sul suo territorio a dirigenti Ue. Secondo il ministro della Difesa britannico, più di 35 Paesi alleati stanno partecipando all'invio di armi all'Ucraina.

SERVIZIO A PAGINA 2

REPORTAGE DAL FRONTE

Le vite sospese di Mikolayiv

■ Un altro giorno di pesanti bombardamenti da parte dei russi. Il pensiero costante, quando si è sulla M14 che da Mykolayiv porta a Kherson, è l'eventualità di un attacco aereo da parte dei droni. Quando senti un sibilo nell'aria hai meno di dieci secondi per correre più veloce che puoi. ANGIERIA A PAGINA 3

Spese militari Perché è necessario l'elogio del disarmo

GIULIO MARCON

Nella scia del dibattito sulla destinazione del 2% del Pil alla spesa militare, in questi giorni su diversi quotidiani si fa l'elogio delle spese per la difesa e del riarmo che servirebbero a garantire l'indipendenza del paese e la sicurezza internazionale. E anche - per i più «sprejudicati» - l'occupazione e la crescita del paese. L'aumento delle spese militari è una costante degli ultimi anni.

— segue a pagina 14 —

Altrove Russia, Cina, Asia e il mondo che non vediamo

SIMONE PIERANNI

L'ordine mondiale liberale è considerato finito con i bombardamenti russi sull'Ucraina. Un ordine «ad esclusione», rivisitato da Biden. Se in precedenza l'esclusione (dell'Urss) avveniva sulla base del «libero mercato», oggi con l'ingombrante presenza della Cina, a suo agio nella globalizzazione, Washington ha scelto la differenza tra democrazia e autocrazia come chiave di appartenenza o meno all'ordine liberale.

— segue a pagina 15 —

Ecologia L'invasione russa in Ucraina alimenta la crisi climatica

GUIDO VIALE

La guerra in Ucraina ha avvicinato tutti all'olocausto nucleare, alla fine del mondo. Ce lo fa immaginare: sia a coloro che lo prendono sul serio, considerandolo un rischio sempre più imminente, sia a coloro che lo sfidano, sicuri che la sua mostruosità sia sufficiente, se non ad allontanare lo spettro, sicuramente a impedirlo; sia gli incoscienti - e sono i più - che non lo prendono in considerazione perché guardano il dito (la singola guerra).

— segue a pagina 15 —

Mosca, il logo della Gazprom si staglia sul palazzo della Duma foto di Andrey Rudakov/Bloomberg/GettyImage



La guerra non si ferma e anche il fronte energetico s'inflamma. Putin gela i «paesi ostili» dell'Ue: «Pagate il gas in rubli o stop alle forniture». Materie prime alle stelle, in Italia boom inflazione pagina 2-5

Lele Corvi



Chernobyl I misteri della centrale, tra accuse e incertezze Pierniorgio Pescali PAGINA 2

Ambientalisti/Italia Come affrancarsi dal gas di Mosca Daniela Passeri PAGINA 5

Risorse Minerali critici, Biden vuole l'autosufficienza Marco Dell'Aguzzo PAGINA 4

EFFETTO UCRAINA Approvato il decreto Conte agita il Pd



■ Il Senato vota la fiducia sul decreto Ucraina. Restano gli strascichi delle tensioni sull'aumento delle spese militari. Conte sale al Quirinale, assicura fedeltà al governo ma chiede anche «rispetto e dignità». E dal Pd traspare preoccupazione per il cambio di passo dei 5 Stelle. COLOMBO, SANTORO A PAGINA 6

all'interno

Morti sul lavoro Nel 2022 l'aumento è del 10%

MASSIMO FRANCHI PAGINA 8

Ergastolo ostativo La legge ha il sì della Camera

ELEONORA MARTINI PAGINA 7

Israele Dopo gli attentati, due palestinesi uccisi

MICHELE GIORGIO PAGINA 9

20461 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.004/CRM/2021/03 9 770025 2130001





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO - N° 90 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/8, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 1 Aprile 2022

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Capitale della cultura

Un pianoforte sospeso sul Golfo, così Procida si aprirà al mondo

Giovanni Chianelli a pag. 15



La Fige accusa

«Quarantena ignorata» processo al Napoli deferito De Laurentiis

Pino Taormina a pag. 16



Gas in rubli, il trucco di Putin

►No della Ue: pagheremo in euro e dollari. Con la valuta locale la Russia aggira le sanzioni
A Mariupol corridoi umanitari sotto le bombe. Erdogan fa da ponte tra Zelensky e Mosca

Il ruolo di Draghi DIPLOMAZIA LA RISCOSSA DELL'ITALIA

Carlo Nordio

Con la telefonata tra Draghi e Putin, l'Italia entra a pieno titolo nel concerto di nazioni impegnate a trovare una soluzione alla guerra in Ucraina. È presto per dire quali siano le reali intenzioni del capo del Cremlino: se ad esempio la sua ritirata dalla periferia di Kiev sia un "récuper pour mieux avancer", cioè una mossa tattica per riprendere vigore, o una presa d'atto che quel fronte è intollerabilmente costoso in termini militari e politici.

Continua a pag. 18

La polemica SPENDERE (E BENE) PER LA DIFESA

Sergio Beraldo

Interrogato circa il suo sogno nel cassetto, l'italiano medio non potrebbe che mostrare una concordanza encefalica e di sentimento con le fanciulle cui solitamente si rivolge questa domanda nel corso della più spietata delle battaglie, quella per lo scettro di miss Italia. La pace nel mondo, dunque, non potrebbe che essere l'ovvia risposta all'eventuale domanda sul desiderio più ardito, il miraggio maggiormente agognato, il sogno con più grande tenacia sognato.

Continua a pag. 35

Trincee scavate intorno alla centrale, decine di militari in cura per le radiazioni



Bassi, Di Branco, Gaiani, Malfetano, Rosana e Ventura da pag. 2 a 10

L'intervista/1 Anna Maria Anders

«Russia ostile alla democrazia l'esercito polacco è in allerta»

Gigi Di Fiore a pag. 7



L'intervista/2 Oleg Tinkov

«Sono ricco, non un oligarca e non voglio questo conflitto»

Mauro Evangelisti alle pagg. 2 e 3



La storia

Miliziano italiano morto nel Donbass lottando contro Kiev



Evangelisti a pag. 4

Il caro energia

Mangimi a peso d'oro mozzarella a rischio e mucche al macello

Nando Santonastaso

Energia elettrica e mangimi a peso d'oro, rischia la crisi il settore caseario. Gli allevatori: «Uccise fino al 4% delle vacche». Problemi anche nella produzione bufalina.

A pag. 11

Finita l'emergenza Covid, ritorno alla libertà senza il clima della festa



Giuseppe Montesano

Siamo liberi praticamente da tutti i divieti che sono stati necessari per fronteggiare una grande peste di massa; e dovremmo tirare un bel respiro di sollievo. Sono passati due anni e più dall'irruzione della pandemia, figlia generata dalla nostra distruzione incestuosa dell'equilibrio naturale.

Continua a pag. 34

L'intervista

«Un grave errore il no al lockdown nell'ottobre 2020»



Ricciardi: avremo avuto 70mila decessi in meno

Ettore Mautone

«Con un lockdown ad ottobre 2020 a quest'ora avremmo contato 70mila morti in meno. E ci furono pressioni contrarie da Sala e De Magistris». Lo dice Walter Ricciardi, consulente di Speranza.

A pag. 13

SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI?

PikDent
SCOVOLINI INTERDENTALI
E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE!

PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE

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

TROVA LA TUA MISURA!
Prova subito la confezione da 7 misure assortite a soli **3,90€**

Pnrr, le Regioni: unico a votare no alla riforma Sanità, la Campania resta sola «De Luca ci fa perdere i fondi»

Adolfo Pappalardo

È un conto tutti. Da un lato il governatore De Luca, dall'altro i suoi colleghi governatori. Con il primo che, alla fine, si ritrova isolato. Lo scontro è sulla riforma del piano nazionale per la sanità territoriale da approvare entro il 30 giugno, pena la perdita di 7 miliardi dalla Ue nell'ambito del Pnrr. Scontro durissimo, due giorni fa, per il veto dell'ex sindaco di Salerno in Conferenza Stato-regioni che co-

stringe il suo presidente, il leghista Fedriga, a chiedere al governo di procedere con i poteri sostitutivi. Perché in Conferenza occorre l'unanimità e anche un solo veto risulta come uno stop. Ma pur di evitarlo tutti i governatori d'accordo, pur gelosi della propria autonomia, hanno invocato l'intervento del governo. Un caso registrato non più di 4-5 volte, dicono a Roma, da quando è stata istituita la Conferenza delle Regioni.

A pag. 12





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 90 ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 con L. 46/2004 art. 1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 1 Aprile 2022 • S. Ugo

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

31 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **42.731**

Dosi somministrate in totale: **135.933.068***

Rapporto dosi quotidiane

Rispetto al giorno precedente	Rispetto alla settimana precedente
+3,3%	-2,9%

Ricordo ancora vivo
Dieci anni senza Chinaglia Martini: «Mi manca tanto il mio nemico amatissimo E quella Lazio del 1974»

Sorrentino nello Sport



Tra crisi e pandemia
Conferme, sorprese ed esclusioni eccellenti ecco i dodici finalisti del Premio Strega

De Palo a pag. 22

Draghi e Putin
Le trattative di oggi per il ruolo di domani

Carlo Nordio

Con la telefonata tra Draghi e Putin, l'Italia entra a pieno titolo nel concerto di nazioni impegnate a trovare una soluzione alla guerra in Ucraina. È presto per dire quali siano le reali intenzioni del capo del Cremlino: se ad esempio la sua ritirata dalla periferia di Kiev sia un "reculer pour mieux avancer", cioè una mossa tattica per riprendere vigore, o una presa d'atto che quel fronte è intollerabilmente costoso in termini militari e politici.

Non sarebbe la prima volta che i russi simulano un ripiegamento per attaccare poi di sorpresa. Lo fecero a Budapest nel novembre del '56, quando abbandonarono la capitale solo per ritornarvi pochi giorni dopo con forze schiacciati. Ma allora si trattava di una rivoluzione di civili disarmati.

Continua a pag. 18

Russia-Ue, la sfida del gas

►Decreto di Putin: metano pagato solo con i rubli. La Ue: non cederemo all'ultimatum Il "Conto K" per eludere le sanzioni. Tinkov: «I veri imprenditori russi contro la guerra»

Solo oggi l'evacuazione di Mariupol sui bus lungo i corridoi umanitari, ma non si fermano i bombardamenti



Fuga dalla città fantasma

Donbass e Crimea
I russi non sfondano, accordo più lontano

Riccardo Sessa

«Presidente, la chiamo per parlare di pace», ha detto Draghi a Putin l'altro ieri. E Putin lo ha ascoltato, ma la pace sembra ancora lontana. La lunga e molto detagliata (...) Continua a pag. 18

Un pullman in attesa nel corridoio umanitario
EPA Servizi da pag. 2 a pag. 7

Le motivazioni del fermo di Davide Fontana

«Carol voleva trasferirsi dal figlio» I giudici svelano il piano del killer

Claudia Guasco

Carol Maltesi è morta perché si fidava del suo assassino, ma soprattutto perché era una ragazza libera. E quel gioco erotico finito male senza un perché, come ha raccontato Davide Fontana nel suo primo interrogatorio, invece altro non era che l'occasione giusta per ucciderla. Lei aveva deciso di andarsene.

A pag. 12



Violentata in strada a 15 anni da tre coetanei e due under 14. Pochi giorni fa un altro caso

Roma choc: stupratori a 13 anni

ROMA Il branco la abborra quando non sono ancora le otto di sera nei pressi del McDonald's dell'Eur, il quartiere degli uffici a Sud della Capitale. Sta aspettando degli amici e invece, per un caso, incrocia il bigheleonare senza senso di una delle baby-gang che fanno su e giù per la metropolitana B: stupratori di 15 e 13 anni. Marani alle pag. 8 e 9

La rabbia della famiglia della vittima
La madre: «Lei ormai non vive più. Erano in dieci, prendeteli tutti»



ROMA «Da quella sera mia figlia è sconvolta. Erano dieci, ora prendete anche gli altri». La mamma della 15enne stuprata non si dà pace. A pag. 8

Allarme sociale
Gli esperti: «Giovani privi di emotività»

ROMA «Questi giovanissimi sono violenti e privi di emotività». Il quadro è inquietante. Mangani a pag. 9

Contratto sbloccato: fino a 117 euro mensili in più in busta paga Statali, sì del Tesoro: aumenti a maggio

Andrea Bassi

Ci sono voluti quasi tre mesi. Ma alla fine la bollinatura della Ragioneria generale dello Stato è arrivata. Il Tesoro ha dato il suo via libera all'intesa per il rinnovo del contratto dei dipendenti delle Funzioni centrali firmato lo scorso 5 gennaio dai sindacati e dall'Aran. Un accordo che prevede aumenti lordi tra 63 e 117 euro mensili a seconda dell'inquadramento dei dipendenti e che, a questo punto, arriveranno nelle buste paga di maggio insieme agli arretrati.

A pag. 14

Si vota il 12 giugno, il 26 i ballottaggi



Amministrative e referendum c'è l'election day

ROMA Un election day, il 12 giugno, per le amministrative e i cinque referendum sulla giustizia. Si voterà con le scuole chiuse, solo la domenica, mentre i ballottaggi delle comunali si svolgeranno due settimane dopo, domenica 26. Ieri la decisione in Consiglio dei ministri. Pucci a pag. 10

Il Segno di LUCA
BILANCIA, VAI SENZA PAURA

Che giornata affascinante! Per te si aprono prospettive davvero interessanti e questo avviene grazie a un tuo atteggiamento nuovo nei confronti degli altri, che si tratti del partner o di relazioni legate al lavoro poco importa. È come se ti azzardassi ad andare oltre dei limiti che ti imponi per proteggerti da ferite che nel passato ti hanno costretto ad alzare barriere: ora non ne hai più bisogno. **MANTRA DEL GIORNO** Spesso reagiamo a problemi che non ci sono più. **L'oroscopo all'interno**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Emozione e selfie con medici e infermieri
Fedez ha lasciato l'ospedale «Qui mi avete salvato la vita»

ROMA «Sto bene». Così Fedez ha salutato i cronisti e i fotografi che lo aspettavano fuori dall'ospedale San Raffaele di Milano, dove all'inizio della scorsa settimana è stato operato per una rara forma di tumore al pancreas. Quella di ieri è stata una giornata di festa per il 32enne rapper. «Grazie a voi (riferito ai medici, ndr) che mi avete salvato la vita, che mi avete accompagnato e accudito in questi giorni che non sono stati semplici. L'amore è la medicina più potente», ha scritto Fedez su Instagram.

Marzi a pag. 13



* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50.

il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 1 aprile 2022
1,60 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


VALLEVERDE

Valentino debutta sulle quattro ruote

Imola, è qui la festa Nel weekend c'è Rossi Poi arrivano le Ferrari

Agnessi nel Fascicolo Regionale



L'intervista: il capo di Silk Faw

«Supercar a Reggio Emilia, a maggio il via»

Petroni nel Fascicolo Regionale



VALLEVERDE

Ora Putin ricatta l'Europa con il gas

Mosca minaccia di chiudere i rubinetti se da oggi non si paga in rubli. Le capitali Ue respingono il diktat, rischio shock energetico. Biden promette aiuti in petrolio. L'Italia garante in caso di intesa tra russi e ucraini: le forze da inviare e i compiti militari

Servizi
da p. 2 a p. 7

A proposito di offese alle donne

Ci sarebbe pure quella storia di una preside

Michele Brambilla

Ieri abbiamo scritto del caso di Carol Maltes, la ragazza uccisa e fatta a pezzi in Lombardia. Abbiamo cercato - senza pretendere di dar lezioni a nessuno, ma anzi partendo dai nostri stessi errori - di riflettere su quanto possano essere gravi, offensivi certi titoli sui giornali, tipo quelli che hanno marchiato la povera Carol più o meno come una prostituta perché faceva l'attrice porno: come se lei fosse definita da quello, come se lei fosse solo quello. E senza tenere conto dell'orribile fine che ha fatto.

Ecco, ci sarebbe anche un altro caso, forse ancora più grave dal punto di vista giornalistico: quello della preside di Roma.

Continua a pagina 13

IL REPORTAGE / FANGO E BUCHE COME NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE



Un soldato ucraino in una trincea sul fronte est a Kharkiv

Visi da trincea Siamo tornati a un secolo fa

Salvatore Garzillo

Il fango oggi è secco, l'unica buona notizia della giornata. I mortai cadono senza un ritmo preciso, il cervello non riesce ad abituarsi. L'imprevedibilità è sfiancante ma gli uomini del sergente Ihor sono duri abbastanza da non dargli peso. Siamo su un pezzo di terra a est di Kharkiv, tra Kulynychi e Zernove, a questo punto di frontiera i checkpoint sono piccole fortificazioni con mitragliatrici pronte e soldati attenti. Sotto di loro solo terra scavata in stretti cunicoli che portano ai bunker. La trincea nel 2022 è uguale a quella della Prima guerra mondiale nel nord Italia, un secolo fa. Cambiano solo le armi.

Continua a pagina 7

DALLE CITTÀ

Bologna, la bimba sta bene

Parto sprint in linea col 118: papà fa nascere la figlia in casa

Raschi in Cronaca

San Lazzaro, all'Itc Mattei

Il preside denuncia gli occupanti «Azione illegale»

Pederzini in Cronaca

Bologna, il direttore Vallone

Dia in allerta: «Le mafie mirano ai fondi del Pnrr»

Zuppiroli in Cronaca



Due indagati dopo la denuncia di Bossetti

Yara, battaglia sui reperti «Sparito il Dna di Ignoto 1»

G. Moroni a pagina 10



Venezia, il cestista Sanders 40 chilometri contromano

Il campione spericolato Alcol, droga e guida folle

Servizio a pagina 15



SODDISFATTI O RIMBORSATI

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

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



IL SECOLO XIX



VENERDÌ 1 APRILE 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXVI - NUMERO 77, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

FINITA L'EMERGENZA, CONTAGI IN CALO
Covid, da oggi nuove regole
Addio Green pass all'aperto

RUSSO / PAGINE 8 E 9



LE MISURE IN LIGURIA DECISE DAI PRESIDI
Scuola, tornano 500 prof no vax
«Solo in biblioteche e archivi»

FORLEO / PAGINA 21



SU A10 E A26 ENTRO PASQUA
Corsie chiuse anche senza cantieri
Autostrade rimuove 19 restrizioni

SCULLI / PAGINA 13

AVVENTURE IN ALTA QUOTA È IN EDICOLA IL 3° VOLUME SIMONE MORO HO VISTO L'ABISSO

IL MINISTRO LAVROV: «FUORI GLI EUROPEI DAI NEGOZIATI, NON CI FIDIAMO». ERDOGAN LAVORA PER ORGANIZZARE UN ALTRO ROUND DI INCONTRI



Il gasdotto Power of Siberia di Gazprom presso la stazione di compressione Atamanskaya fuori dalla città dell'estremo oriente di Svobodny, regione dell'Amur REUTERS

Lo Zar firma il decreto: «Pagamento in rubli o blocco i contratti». Vietato l'ingresso in Russia ai leader Ue Germania e Francia: «No ai ricatti, siamo pronti a uno stop». Draghi sente Scholz e rilancia sul tetto ai prezzi

Putin ha firmato il decreto che apre un'altra sfida nei confronti dell'Europa: «Da oggi il gas si paga in rubli o scatta il blocco dei contratti». La risposta di Germania e Francia è stata immediata: «Non cediamo ai ricatti, siamo pronti a uno stop». Draghi ha sentito Scholz e rilancia sul tetto ai prezzi. Mosca ha anche ordinato il divieto di ingresso in Russia ai leader e ai vertici dell'Ue. «Non ci fidiamo degli europei», ha spiegato il ministro Lavrov. Erdogan lavora intanto a un nuovo round di incontri. SERVIZI / PAGINE 2-7

ROLLI



L'ANALISI

DOMENICO QUIRICO

QUEI SOLDATI RUSSI ORMAI STANCHI DI PAROLE E REGIME

I ragazzi russi, soprattutto quelli che la difficoltà forse imprevedibile di un attacco fin da subito scombinato, perché combattono? Si risponde: la paura della tremenda punizione. L'ARTICOLO / PAGINA 7

L'INTERVISTA

Giovanni Mari

Gabrielli: «L'Italia in eterna emergenza programmi il futuro»

Franco Gabrielli, sottosegretario alla presidenza del Consiglio è oggi a Genova per presentare il suo libro sulla Concordia. «Il Morandi, la pandemia e la guerra: le tragedie siano una ripartenza». L'ARTICOLO / PAGINA 15

LE ELEZIONI IL 12 GIUGNO

NON SOLO SINDACI IN LIGURIA TEST SULLE COALIZIONI

ROBERTO ONOFRIO

La data delle prossime elezioni comunali, fissata per il 12 giugno, è per ora, sotto il profilo politico, l'unica vera certezza di questo appuntamento, almeno in Liguria. I sindaci di maggior peso che verranno eletti saranno quelli di Genova, La Spezia e Chiavari, sui venti municipi che complessivamente attendono il rinnovo nella nostra regione. Sono tre Comuni oggi guidati da maggioranze di centro-destra. Per Genova e Spezia, come si ricorderà, si è trattato di un clamoroso, storico ribaltone. All'epoca, associato alla conquista, altrettanto inedita, di Savona e alla riconferma di Giovanni Toti alla guida della Regione, ha contribuito a trasformare la Liguria in un solido bastione del centro-destra. SEQUE / PAGINA 18

GLI SCENARI LIGURI

Mario De Fazio e Emanuele Rossi

Genova, Bucci punta sul bis al primo turno

L'ARTICOLO / PAGINA 10

Paolo Ardito

La Spezia, Peracchini ci riprova con 9 liste

L'ARTICOLO / PAGINA 10

Simone Rosellini

Chiavari, centrodestra diviso tra due candidati

L'ARTICOLO / PAGINA 11

BUONGIORNO

Sono molto stupito che Matteo Salvini non abbia ancora commentato con giubilo la dotazione del lazo alla polizia urbana di Parma (non sto scherzando; un lazo tecnologico, del terzo millennio, ma un lazo). Da qualche tempo, infatti, il nostro statista è piuttosto indaffarato a dire la sua su questo e quello, ma sulla guerra no. Dall'ultima scampagnata in Polonia, diciamo, quando il sindaco di confine mandò al diavolo lui e il suo Putin. Da allora, Salvini ha ripreso a occuparsi dei cari vecchi temi, ieri per esempio della flat tax, e l'altro ieri del nuovo stadio di Milano. Se nelle faccende attuali fa solo figure da bagogni, tanto vale rifugiarsi nelle faccende classiche, sui cui si muove con la dimestichezza del veterano. E dunque il suo Twitter e il suo Facebook sono di nuovo l'antologia

Mandiamogli il lazo

MATTIA FELTRI

del sovranista da spiaggia, contro la politica degli sbarchi del ministro Lamorgese, soprattutto contro immigrati e rom, rifugiati veri e rifugiati presunti. Però c'è il ritorno di un altro grande classico: il taser. Per gli ignari, il taser è una pistola elettrica con cui si immobilizza l'obiettivo senza ammazzarlo. Salvini, grande sostenitore del taser, è entusiasta dell'uso fatto dalla polizia di Firenze su un peruviano che andava in giro ubriaco col coltello, e da quella di Cagliari su un nigeriano che guidava come un pazzo. Niente da dire, per carità. Soltanto mi rimane un dubbio: perché la nostra polizia può difendersi (e difenderci) dai teppisti con il taser, e gli ucraini non possono difendersi dai carrarmati russi con qualche mitragliatrice? A meno che non si stia studiando di mandargli il lazo. —

AURUM OPERATORE PROFESSIONALE ED INDEBITATO DALLA BANCA SPINELLI
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

AURUM OPERATORE PROFESSIONALE ED INDEBITATO DALLA BANCA SPINELLI
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Superbonus 110%
e fotovoltaico,
per le imprese
troppe limitazioni



Luca De Stefani
— a pag. 31

Adempimenti
Mini proroga
dalle Entrate
dopo il blocco
dei siti del Fisco

Latour e Parente
— a pag. 30



VALLEVERDE

FTSE MIB 25021,26 -1,10% | SPREAD BUND 10Y 150,10 +3,20 | BRENT DTD 113,80 -4,48% | NATURAL GAS DUTCH 122,50 +5,97% | Indici & Numeri → p. 35-39

Bloccato il 90% delle rinnovabili

Emergenza energia

La quasi totalità dei nuovi piani per impianti eolici e solari si ferma sulla carta

Nel 2021 realizzati progetti per 1.300 Mw, un terzo di quanto necessario

A febbraio tagliata del 25% l'estrazione di gas in Italia ma l'import è salito del 17%

L'Italia sarà il Paese del sole, ma non degli impianti per l'energia solare: il 90% degli impianti eolici e solari presentati nel 2021 non ha superato lo stadio cartaceo. Per raggiungere gli obiettivi minimi del piano nazionale l'Italia dovrebbe costruire impianti rinnovabili per 4.700 megawatt l'anno; nel 2021 ne sono stati costruiti per 1.300, meno di un terzo. Dati che stridono con l'emergenza energetica che attanaglia l'Europa, innescata da rincari e guerra in Ucraina. E mentre mezza Europa prepara piani per razionare gas e fare il pieno di riserve, l'Italia riduce l'attività nei suoi giacimenti: a febbraio sono stati estratti 260 milioni di metri cubi di gas, -24,8% rispetto al febbraio 2021; e l'import è aumentato del 16,8%.

Gilberto
con l'analisi di Davide Tabarelli

IL BILANCIO

In marzo
Borse positive,
ma le ragioni
sono tecniche

— a pag. 6

L'INTERVISTA

Arrigo Sadun:
«Recessione
dalle iniziative
di Fed e Biden»

Morya Longo — a pag. 6

PARTECIPATE PUBBLICHE

Cdp sceglie
Venier per Snam
Utile di gruppo
a 5,3 miliardi

Il board di Cdp ha varato le candidature per le controllate Snam e Italgas: nella prima confermata l'uscita dell'ad Alverà, al posto del quale viene candidato Stefano Venier; alla presidenza sale Monica De Virgillis. Resta al vertice di Italgas Paolo Gallo, alla presidenza indicata Benedetta Navarra. Cdp poi ha approvato il bilancio 2021: il risultato netto della capogruppo scende da 2,8 a 2,4 miliardi, l'utile di gruppo sale a 5,3 miliardi. **Serfini** — a pag. 24



Vladimir Putin, il presidente della Russia rilancia la sfida all'Occidente sull'energia

L'EUROPA: NON ACCETTIAMO RICATTI

Putin alza la voce: gas pagato in rubli o chiudo
Ma (per ora) continuano i pagamenti in euro

Bellomo, Marroni e Valsania — a pag. 2

LA MOSSA AMERICANA

Biden sblocca
parte delle riserve
di petrolio

Marco Valsania — a pag. 2

LA MOSSA RUSSA

Lavrov in India
per vendere
greggio scontato

Di Donfrancesco — a pag. 9

AUTARCHIA

Il Cremlino vieta
l'uso dei software
occidentali

Antonio Dini — a pag. 9

IL FRONTE

I russi arretrano
da Chernobyl:
sono contaminati

Elena Comelli — a pag. 8

Fmi, egemonia del dollaro a rischio

Effetto sanzioni

La frammentazione
dei mercati può ridurre
l'uso della valuta americana

Sono alcuni dei possibili effetti collaterali delle sanzioni alla Russia, uno di quelli che ha immediatamente attirato l'attenzione di istituzioni ed economisti. L'esclusione di alcune banche russe dal sistema di pagamenti internazionale Swift e le restrizioni imposte alla sua Banca centrale sono le più

incisive tra le misure finora adottate contro Mosca. C'è però un rovescio della medaglia: queste sanzioni rischiano di accelerare la frammentazione del sistema finanziario mondiale, come ribadisce la vice direttrice generale del Fondo monetario internazionale, Gita Gopinath. Evento che potrebbe essere seguito da una ulteriore dilatazione dell'egemonia del dollaro sui mercati mondiali, fenomeno peraltro in atto da un paio di decenni e legato soprattutto all'aumento degli scambi commerciali su scala regionale. Da notare tuttavia che le riserve valutarie in dollari restano ancora oggi pari al 60% del totale. **Di Donfrancesco** — a pag. 7

DATO ISTAT DI MARZO

Energia
e alimentari
fanno volare
l'inflazione (6,7%)
Mai così alta
da 31 anni

Carlo Marroni
— a pag. 5

+52,9%

IL BALZO DELL'ENERGIA
I prezzi dei beni energetici nel mese di marzo hanno registrato un incremento di oltre il 52 per cento, il cosiddetto «carrello della spesa» accelera di quasi un punto percentuale, portandosi a +5%. In forte crescita i prezzi dei beni alimentari, quelli per la cura della casa e della persona

Il conto che frutta è di Cherry Bank.

Apri il conto corrente online
e vincola con il tasso lordo
fino al 2%*. Una primizia
100% digitale.

*Tasso Lordo. Il conto deposito è riservato ai titolari del conto corrente online Cherry Bank. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali fare riferimento ai Fogli Informativi disponibili nella sezione Documenti e Trasparenza del sito cherrybank.it

PANORAMA

L'ITALIA AL VOTO

Il 12 giugno
election day
con referendum
e amministrative

Il 12 giugno sarà giorno di election day. Si voterà per le elezioni amministrative in 758 Comuni di Regioni a statuto ordinario e per i referendum sulla giustizia. Lo ha deciso il Consiglio dei ministri. Il secondo turno delle amministrative sarà il 26 giugno. Da definire la data per le elezioni di 219 Comuni in Friuli-Venezia Giulia, Sardegna e Sicilia. — a pagina 13

PARLA BUZZELLA

Futuro aziende,
forti incognite
senza tetti al gas
o misure ad hoc

Luca Orlando — a pag. 16

DA OGGI LE NUOVE REGOLE

Contro il Covid 82 decreti
e fondi per 19 miliardi

Da oggi nuove regole per la gestione del Covid (mascherine, divieti e tamponi). In due anni di emergenza 82 decreti e un costo di 19 miliardi. — a pagina 12

FALCHI & COLOMBE

BANCA DI CINA
TRA GUERRA
E BOLLA
IMMOBILIARE

di Donato Masciandaro
— a pagina 7

DOMANI CON IL SOLE



Plus 24
Obbligazioni
Tempo scaduto?

— allegato al quotidiano

Moda 24

Look da cerimonia
Abiti da sposa
in forte ripresa

Marta Casadei — a pag. 22

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



Venerdì 1 aprile 2022
Anno LXXVIII - Numero 90 - € 1,20
S. Ugo

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

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 + Giocatta 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

ULTIMATUM DI PUTIN ALL'OCCIDENTE

«No rubli, no gas»

*Il leader del Cremlino deciso
«Niente più forniture a chi
non pagherà in moneta russa»*

*Ed emette un decreto
che impone l'obbligo d'apertura
di conti bancari a Mosca*

*Ma per Draghi vale il contratto
attuale. Francia e Germania
pronte a bloccare l'import*

*** Ultimatum di Putin all'occidente. Il leader del Cremlino ha deciso: «Niente più forniture a chi non pagherà il gas in rubli». Il decreto, in vigore da oggi, prevede l'obbligo di apertura di conti bancari a Mosca dai quali convertire euro o dollari in moneta locale. Ma per Draghi resta in vigore il contratto attuale. Francia e Germania pronte a bloccare l'import.

Frasca e Ventura a pagina 3

Centro Storico

«Basta souvenir e buttadentro»

L'assessore Lucarelli studia una delibera per ripristinare l'ordine



Verucci a pagina 23

Campidoglio

Una task force per le multe

Il Comune non riesce ad incassare sanzioni per oltre 320 milioni

Filippi a pagina 24

Eur

Branco di minori abusa 14enne

La ragazzina trascinata al buio e palpeggiata. Salvata dai passanti

Gobbi a pagina 26

Serpentara

Baraccopoli ancora intatta

Un anno fa lo sgombero ma tutto è come prima tra rifiuti e degrado

Zanchi a pagina 25

Il Tempo di Oshø

Fine dell'emergenza Covid Si torna a vivere liberi. O quasi



Conti e Martini alle pagine 7 e 8

Allerta arancione per il weekend: freddo intenso e nevicate a bassa quota

Ma quale estate, riecco la neve

**Il caso del legale picchiato al Pigneto
Richiesta del porto d'armi
l'avvocato si smentisce**

Di Corrado a pagina 10

*** L'Italia si prepara per un weekend invernale con un ciclone polare che in 48 ore farà scendere le temperature anche sotto zero in pianura. Già da oggi sul centro-sud si abatteranno temporali e piogge intense. Con le temperature in picchiata arriveranno nevicate anche in bassa collina o in pianura anche nel Lazio. I fiocchi potrebbero cadere anche a quote di 200-400 metri.

Mariani a pagina 10

**Il premier prova a fare da paciere
«L'Italia è stata accettata
come garante tra le parti»**

Di Capua a pagina 2

**Cessate il fuoco ancora lontano
Intanto Putin richiama
altri 134mila militari**

Antonelli a pagina 4

**Insieme amministrative e referendum
Il Viminale annuncia
l'election day il 12 giugno**

Giovannini a pagina 7

**Sorpresa al Bambino Gesù
Angelina Jolie
visita i piccoli ucraini
fuggiti dalla guerra**



a pagina 22

COMMENTI

• **PARAGONE**
*Quanta ipocrisia
sul Decreto Ucraina*

• **MAZZONI**
*Conte, il riarmo
e il salario minimo*

• **FERRONI**
*Veltroni per il libro
diventa Wal-tour*
a pagina 13

FISIODANIELI®
ROMA
Fisioterapia
Medicina dello sport Poliambulatorio medico
CONVENZIONATO CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI
OFFICIAL SPONSOR
FROSINONE CALCIO
Viale Stefano Gradi, 145 - 00143 Roma (Galleria Azzurra - Eur Fonte Meravigliosa)
Tel. 06 5038432 - 06 5032953 info@fisiodanieli.it - www.fisiodanieli.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



Abbiamo scherzato una vita con i pesci d'aprile. Quando andava al Liceo chi scrive, era un'occasione di gioco, di presa in giro, di scherzo. Oggi, sarà che abbiamo altri problemi, il pesce d'aprile non c'è quasi più. Come le maschere a fine carnevale. Siamo diventati decisamente malinconici. Quale può essere il mese da dedicare alla malinconia e che quindi si sostituisca al primo di aprile? Direi in tardo autunno. Ma non faccio nomi di mesi.

Venerdì 1 Aprile 2022
Nuova serie - Anno 31 - Numero 77 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

UK € 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francia € 2,50 **€ 4,00***



PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 35

DECRETO
Diritto di precedenza all'assunzione anche a co.co.co. e collaboratori occasionali

Cirioli a pag. 33

IO ONLINE
Bilanci - Collegio sindacale, i modelli di relazione unitaria 2021 messi a punto dal Cndcec

Pandemia - Il testo del decreto legge sulle riaperture

Marchi e brevetti - Il testo del disegno di legge di revisione del Codice della proprietà industriale

Se l'Ucraina entrasse nell'Ue e poi venisse attaccata, cosa accadrebbe? Andrebbe soccorsa, ma tra 10 anni
Tino Oldani a pag. 8

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Proroga fiscale da blackout

Gli adempimenti da ultimare in questi giorni (cessioni crediti, ravvedimento operoso e invio delle fatture), rinviati a causa del blocco dei sistemi informatici dell'Agenzia

Gli adempimenti fiscali da ultimare in questi giorni, dalle domande per le cessioni crediti al ravvedimento operoso, dall'invio delle fatture alle deleghe F24, saranno rinviati a causa del blocco dei sistemi informatici dell'Agenzia delle entrate. Un blocco dovuto a un blackout inaspettato e non gestibile dai sistemi Sogei, iniziato il 29 marzo e ancora non risolto del tutto. Il Garante privacy ha inviato richiesta di informazioni.

Bartelli a pag. 28

UN MLD DI PORZIONI
I tedeschi consumano più kebab dei turchi

Giardina a pag. 14

Prometeia, la guerra in Ucraina provocherà una caduta del Pil. Inflazione da brividi



I riflessi della guerra in Ucraina sull'economia secondo la società di ricerche economiche Prometeia: tonfo del Pil, inflazione da brividi, debito pubblico preoccupante. Uno scenario critico che cancella l'ottimismo della ripresa post-Covid. I numeri: dal +6,6% del 2021 il Pil crollerà quest'anno al 2,2%, andrà un po' meglio nel 2023 (2,5%) ma sarà assai poco brillante nel 2024 (1,9%) e nel 2025 (1,7%). «Mettere la lancetta sul 2,2%», commenta Lorenza Vincenti, economista di Prometeia, «è certamente un dato che svela il nostro pessimismo. Ma in passato gli istituti di previsione hanno in genere sottovalutato i riflessi dell'inflazione sull'attività economica».

Valentini a pag. 10

DIRITTO & ROVESCIO
Nel marzo del 2020, nel pieno dell'epidemia di Covid, l'allora premier pentastellato Giuseppe Conte che si dichiarava molto vicino a Vladimir Putin riuscì ad ottenere dal premier russo l'invio di una task force denominata "Dalla Russia con amore" in aiuto agli ospedali italiani. Di fatto, a dimostrazione delle intenzioni spionistiche di tale missione (ingenuamente non considerate da Conte che anzi ne menò gran santo) l'equipe era composta da 28 medici. 4 infermieri ben 72 militari molti dei quali appartenenti ai servizi segreti russi. Fortunatamente non cadde nel tranello il generale Luciano Portolano che allora comandava il Comando Operativo Interforze che ebbe uno scontro con il generale Sergij Kihok, capo della missione russa, che sosteneva di potersi muovere su tutto il territorio italiano in base a «un accordo politico di altissima livello». Il generale Portolano replicò: «Qui siamo in Italia se si fa come (figo dico)». L'Italia sta in piedi grazie ai molti Portolano che credono nel loro dovere.

Raggiungi gli obiettivi del PNRR con innovazione, efficacia e semplicità Punta in alto, scegli PA Digitale!

PA Digitale S.p.A. propone soluzioni software innovative e servizi on line per dare risposte concrete, semplici ed efficaci agli obiettivi del PNRR. Facilita inoltre la rendicontazione dei fondi con una soluzione di Contabilità Finanziaria ideata per gestire con sicurezza le risorse economico-finanziarie impiegate e la loro evoluzione.

Nell'articolato processo di transizione al digitale, il sistema cloud URBI Smart offre strumenti per pensare in modo digitale, dialogando con le piattaforme abilitanti del Sistema Paese (es. PagoPA, IO app, ANPR, CIE, SPID).

Realizza gli obiettivi di digitalizzazione del tuo Ente. Affidati a PA Digitale e a URBI Smart, la piattaforma di soluzioni gestionali native in cloud per la Pubblica Amministrazione. Punta in alto!

www.padigitale.it/pnrr

PADIGITALE **URBI SMART**



LA NAZIONE

VENERDÌ 1 aprile 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

V
VALLEVERDE

Arezzo

**Il trapper e la baby gang
Ragazzino bullizzato
pensava al suicidio**

Pontini nel Fascicolo Regionale



In mare a Piombino

**Gassificatore
pronto
a dicembre**

Papi nel Fascicolo Regionale

V
VALLEVERDE

Ora Putin ricatta l'Europa con il gas

Mosca minaccia di chiudere i rubinetti se da oggi non si paga in rubli. Le capitali Ue respingono il diktat, rischio shock energetico
Biden promette aiuti in petrolio. L'Italia garante in caso di intesa tra russi e ucraini: le forze da inviare e i compiti militari

Servizi
da p. 2 a p. 7

A proposito di offese alle donne

**Ci sarebbe pure
quella storia
di una preside**

Michele Brambilla

Ieri abbiamo scritto del caso di Carol Maltesi, la ragazza uccisa e fatta a pezzi in Lombardia. Abbiamo cercato - senza pretendere di dar lezioni a nessuno, ma anzi partendo dai nostri stessi errori - di riflettere su quanto possano essere gravi, offensivi certi titoli sui giornali, tipo quelli che hanno marchiato la povera Carol più o meno come una prostituta perché faceva l'attrice porno: come se lei fosse definita da quello, come se lei fosse solo quello. E senza tenere conto dell'orribile fine che ha fatto.

Ecco, ci sarebbe anche un altro caso, forse ancora più grave dal punto di vista giornalistico: quello della preside di Roma.

Continua a pagina 13

IL REPORTAGE / FANGO E BUCHE COME NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE



Un soldato ucraino in una trincea sul fronte est a Kharkiv

**Visi da trincea
Siamo tornati
a un secolo fa**

Salvatore Garzillo

Il fango oggi è secco, l'unica buona notizia della giornata. I mortai cadono senza un ritmo preciso, il cervello non riesce ad abituarsi. L'imprevedibilità è sfiancante ma gli uomini del sergente Ihor sono duri abbastanza da non dargli peso. Siamo su un pezzo di terra a est di Kharkiv, tra Kulynychi e Zernove, a questo punto di frontiera i checkpoint sono piccole fortificazioni con mitragliatrici pronte e soldati attenti. Sotto di loro solo terra scavata in stretti cunicoli che portano ai bunker. La trincea nel 2022 è uguale a quella della Prima guerra mondiale nel nord Italia, un secolo fa. Cambiano solo le armi.

Continua a pagina 7

DALLE CITTÀ

Firenze

**Minimarket
senza regole
Arriva l'ergastolo
della licenza**

Brogioni in Cronaca

Firenze

**Imprenditore
precipita dal tetto
e perde la vita**

Bini in Cronaca

Firenze

**Caro carburante
In città è boom
di bici a noleggio**

Berti in Cronaca



Due indagati dopo la denuncia di Bossetti

**Yara, battaglia sui reperti
«Sparito il Dna di Ignoto 1»**

G. Moroni a pagina 10



Venezia, il cestista Sanders 40 chilometri contromano

**Il campione spericolato
Alcol, droga e guida folle**

Servizio a pagina 15

SODDISFATTI O RIMBORSATI

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

Prostamol

Integratore alimentare a base di Selenio, Zinco e Vitamina E. Sostituisce la carenza di questi minerali e vitamine. 30 bustarelle.

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

AL TUO FIANCO IN GIARDINO

STIHL

WWW.STIHL.IT

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 47 - N° 76

Venerdì 1 aprile 2022

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,50

L'esplosione
Un uomo scappa da una condotta di gas in fiamme nella parte nord di Kharkiv, colpita dagli attacchi russi
THOMAS PETER/REUTERS



Il ricatto del gas

Il Cremlino impone di pagare le forniture in rubli. Allerta in Italia e in Europa. Biden attinge alle riserve di greggio Mosca vieta l'ingresso ai dirigenti Ue. Nel Donbass le truppe spostate da Kiev. Reportage da Kharkiv sotto le bombe
Armi all'Ucraina, passa la fiducia. Conte a Mattarella: i 5S con Draghi

Il commento

L'altra guerra dello Zar

di **Francesco Guerrera**

Putin sta combattendo una seconda guerra. La prima, quella più violenta, folle e ingiustificata, si sta svolgendo sul martoriato territorio ucraino.
● a pagina 34

L'analisi

La nuova sfida della democrazia

di **Carlo Galli**

Il dibattito sulla spesa militare cade in un momento speciale della politica interna e internazionale: le crisi, le emergenze, e soprattutto una guerra.
● a pagina 35

di **Tommaso Ciriaco**

Un ricatto inaccettabile. Una mossa «per spaccare l'Europa», a cui insieme i Paesi membri si sottrarranno.
● a pagina 3
● servizi da pagina 2 a pagina 15

All'interno

A Donetsk ucciso Ongaro miliziano veneto filo-Putin

di **Fabio Tonacci** da Kharkiv
● a pagina 9

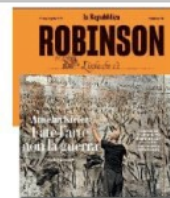
Stiglitz: ci costerà cara la dipendenza dalla Russia

di **Eugenio Occorsio**
● a pagina 15

SCARPA



Domani su Robinson



Anselm Kiefer
ovvero
l'arte per tutti

di **Gabriella Belli**
● a pagina 37

La ricerca

Gli atleti perduti
Ai giovani lo sport non interessa più

di **Mattia Chiusano**



● a pagina 45

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821. Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Vincenzimare, 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 Anima Noir
€ 11,40

NZ



Covid L'Italia da oggi fuori dall'emergenza contagi in frenata, la normalità è più vicina
NICCOLÒ CARRATELLI E PAOLO RUSSO - PAGINE 20-21

LA CULTURA
IL POLITICAMENTE CORRETTO NON LIMITA LA LIBERTÀ
TIZIANO SCARPA

L'oscrittore Tiziano Scarpa interviene nel dibattito sul linguaggio: «Il politicamente corretto non limita la libertà di espressione, ma restituisce la possibilità di scandalizzare». - PAGINE 30-31

LA STAMPA

30 APRILE 2022
PLAN MAISON CERVINIA

VENERDÌ 1 APRILE 2022

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 156 II N 90 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it **GNN**

DRAGHI SENTE SCHOLZ E RILANCIATO SUL TETTO AI PREZZI: "ANDIAMO AVANTI UNITI". L'ALTRA SFIDA DI MOSCA: VIETATO L'INGRESSO IN RUSSIA AI LEADER UE

Putin alla guerra del gas

"Pagate in rubli o contratti bloccati". Francia e Germania pronte allo stop. Conte sul Colle: sostegno al governo, ma non siamo la succursale del Pd

L'ANALISI

SE È UN'EUROPA FORTE LA RISPOSTA AI RICATTI

MARIO DEAGLIO

Dopo 36 giorni di una guerra durissima, pensavamo di aver già visto tutto ciò che può capitare nel terreno sempre più scivoloso e instabile della politica e dell'economia mondiale. Purtroppo la realtà batte sempre l'immaginazione e un fatto puntuale si è incrociato con un andamento di lungo periodo nel rendere la situazione politica ed economica più incerta. - PAGINA 29

IL COMMENTO

COSÌ SI PUÒ FORZARE IL CREMLINO ALLA PACE

STEFANO STEFANINI

Vogliamo tutti la pace in Ucraina. Soprattutto gli ucraini, dopo 5 settimane di bombardamenti, migliaia di vittime civili e milioni di rifugiati. E l'Ucraina propone la pace. Offre neutralità e disponibilità a discutere cessioni territoriali. Ottenere la prima era il pretesto dell'invasione russa. La seconda, prezzo della brutalità del Cremlino, sacrifica l'integrità territoriale del Paese. - PAGINA 29

IL CASO

QUEI PARTITI IN CRISI SCOLLATI DALLA STORIA

ANNALISA CUZZOCREA

Giuseppe Conte si affanna a star dietro alle domande della sua diretta Instagram: alza la voce, batte i pugni sul tavolo chiedendo rispetto, dice: «Non siamo la succursale del Pd!». Pretende di aver vinto sul rialzo delle spese militari. - PAGINA 29

IL DRAMMA DI MARIUPOL: UN BLUFF LA TREGUA PROMESSA. PIOGGIA DI BOMBE A KHARKIV. MILIZIANO ITALIANO UCCISO IN DONBASS

I dannati della terra

FRANCESCO SEMPRINI, LETIZIA TORTELLA



MORTE, DOLORE, RABBIA QUEL CHE RESTA DI KIEV

FRANCESCA MANNOCCHI

Le storie delle famiglie devastate dalle bombe russe. Morte e dolore: ecco quel che resta di Kiev. - PAGINE 10-11

UN ESERCITO STANCO DI PAROLE E REGIME

DOMENICO QUIRICO

Non basterà l'ideale di potenza per far combattere a lungo la generazione nata sotto il regime di Putin. - PAGINA 8

Il braccio di un soldato russo morto lungo una strada fuori da Kiev: nonostante l'annuncio di ritiro dalla capitale, ieri l'esercito russo ha bombardato l'est del Paese - VALERIO DI BREGA/AP

L'INTERVISTA

IL PIANO DI BRETON "CARBONE E NUCLEARE"

MARCO BRESOLIN INVIATO A BRUXELLES

Nel caso in cui dovessero interrompersi le forniture di gas dalla Russia, per compensare il fabbisogno energetico bisognerà rinviare la chiusura delle centrali nucleari e riattivare quelle a carbone. Ecco il piano di Thierry Breton. - PAGINA 7

LA VISITA AI PICCOLI UCRAINI AL BAMBINO GESÙ

Angelina Jolie: "I bimbi pagano più di tutti"

MARIA BERKLINGUER



- PAGINA 18

LA GEOPOLITICA

LO ZAR, L'OCCIDENTE E IL DECLINO DEI PRINCIPI

PAUL KRUGMAN

L'invasione di Vladimir Putin dell'Ucraina è stata, prima e più di ogni altra cosa, un crimine, e, in verità, mentre leggete queste parole i crimini di guerra proseguono. Ma è stata anche un abbaglio colossale. - PAGINA 19

BUONGIORNO

Sono molto stupito che Matteo Salvini non abbia ancora commentato con giubilo la dotazione del lazo alla polizia urbana di Parma (non sto scherzando: un lazo tecnologico, del terzo millennio, ma un lazo). Da qualche tempo, infatti, il nostro statista è piuttosto indaffarato a dire la sua su questo e quello, ma sulla guerra no. Dall'ultima scampagnata in Polonia, diciamo, quando il sindaco di confine mandò al diavolo lui e il suo Putin. Da allora, Salvini ha ripreso a occuparsi dei cari vecchi temi, ieri per esempio della flat tax, e l'altro ieri del nuovo stadio di Milano. Se nelle faccende attuali fa solo figure da bagonghi, tanto vale rifugiarsi nelle faccende classiche, su cui si muove con la disonestà del veterano. E dunque il suo Twitter e il suo Facebook sono di nuovo fantologia

Mandiamogli il lazo

MATTIA FELTRI

del sovranista da spiaggia, contro la politica degli sbarchi del ministro Lamorgese, soprattutto contro immigrati e rom, rifugiati veri e rifugiati presunti. Però c'è il ritorno di un altro grande classico: il taser. Per gli ignari, il taser è una pistola elettrica con cui si immobilizza l'obiettivo senza ammazzarlo. Salvini, grande sostenitore del taser, è entusiasta dell'uso fatto dalla polizia di Firenze su un peruviano che andava in giro ubriaco col coltello, e da quella di Cagliari su un nigeriano che guidava come un pazzo. Niente da dire, per carità. Soltanto mi rimane un dubbio: perché la nostra polizia può difendersi (e difenderci) dai teppisti con il taser, e gli ucraini non possono difendersi dai carismatici russi con qualche mitragliatrice? A meno che non si stia studiando di mandargli il lazo.

SODDISFATTI O RIMBORSATI

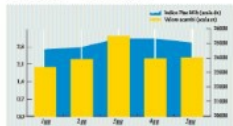
PROVA PROSTAMOL PER UN MESE, SE NON SEI SODDISFATTO TI RIMBORSIAMO IL 100% DEL VALORE!

E NON HAI PIÙ SCUSE

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



ftse Mib 25.021,26



BORSA -1,10% **1€=1,1101**

BORSE ESTERNE **Indice FTSE** **1.000**

Dot.Amer.	34.000	↓	Euro Area	1.040	↓
Nasdaq	14.200	↓	SPREAD	146,15	↓
S&P 500	4.670	↓	Ita-Euro 10Y	2,030	↓
EUROSTOXX	4.670	↓	Ita-10Y	2,030	↓
Frankfurt	16.410	↓	FRANCONI	107,15	↓
Zurigo	12.100	↓	Ita-30Y	2,540	↓
Londra	7.210	↓	Borsa 10Y	0,540	↓
Parigi	6.000	↓	FUTURI	107,15	↓
VALUTE			Ita-Euro	1,1101	↓
Euro-Dollaro	0,9400	▲	Euro-Dollaro	1,04	↓
Euro-Yen	138,17	↓	Euro-Mil.	24,41	↓

La Moby della famiglia Onorato a un passo dall'accordo coi commissari di Tirrenia

Il Mise potrebbe accettare 82 milioni con l'omologa del concordato. Ma rimane il rischio di una battaglia legale. **Follis a pagina 13**

il quotidiano dei mercati finanziari

Ruffini candida Maria Sharapova per il board di Moncler

La ex tennista russa in corsa per il cda della società dei piumini. **Camurati in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 84
Venerdì 1 Aprile 2022
€4,00* *Classedificatori*



Con MF Magazine abbonarsi 110€ (10€ + €100) - Con MF Magazine on Line €7,20 (€6,00 + €1,20) - Con il volume Micro solo €10,00 (€7,20 MF + €2,80 libro €2,80) - Spedire in A.P. n. 11 - L. 4884/DCM - Milano - L. 40 - Ch. 4/02 - P. 02/2022

PUTIN NON CHIUDE I RUBINETTI E ACCETTA PAGAMENTI IN EURO

Compromesso sul gas

Mosca continuerà a vendere il suo **combustibile** ma poi convertirà l'incasso in **rubli**. Si muove anche **Biden** e immette riserve di **petrolio** per abbassare la bolletta alla Ue. Continua la guerra in **Ucraina**, **mercati negativi**. **Perdite** shock per Sberbank, Vtb & c.

INFLAZIONE AI MASSIMI DAL '91, DRAGHI CORRE AI RIPARI MA SERVE PIÙ DEBITO

Capponi, Dal Maso, Pira e Zoppo alle pagine 2, 3 e 5

Per l'attuazione delle riforme del Pnrr serve un colpo di reni

di **MARCELLO CLARICH***

Le riforme legislative previste dal Pnrr richiedono un colpo di reni da parte del Parlamento. Occorre infatti onorare gli impegni assunti a livello europeo e le scadenze fissate come condizione per l'erogazione dei finanziamenti e dei prestiti messi a disposizione

dell'Italia. Va ricordato anzitutto che il Pnrr si autodefinisce come un piano, oltre che di progetti e di missioni, di riforme legislative strutturali che da anni l'Europa ci richiede. Il piano recepisce infatti le raccomandazioni indirizzate al nostro Paese dalla Commissione Europea nell'European Semester.

Continua a pagina 5

LA STRATEGIA DI TAVARES

Stellantis disposta a fare acquisizioni per controllare la filiera produttiva

Bertolino a pagina 11

NOMINE PUBBLICHE

Cdp indica Venier, ceo di Hera, alla guida di Snam. Gallo rimane in Italgas

Pira a pagina 5



UN SORRISO VALE DOPPIO

Strumann Group Italia lancia il suo primo progetto di social responsibility

Un sorriso vale doppio

L'iniziativa di quest'anno è legata alle attività della Fondazione «Dottor Sorriso».

«Dottor Sorriso» è una fondazione che da oltre 25 anni promuove negli ospedali italiani una attività di assistenza a favore dei bambini ricoverati nei reparti pediatrici con l'obiettivo di permettere attraverso la terapia del sorriso di evadere per un momento dalla realtà dell'ambiente ospedaliero.

Strumann Group sosterrà per tutto il 2022 alcune iniziative svolte dalla fondazione presso gli ospedali donando un contributo in relazione alle vendite dei suoi prodotti.

Collabora assieme a noi e sostiene l'importante attività che da anni «Dottor Sorriso» svolge negli ospedali italiani.

CONTO CORRENTE POSTALE
versamento su conto corrente postale n° 12185229

BONIFICO BANCARIO
sul conto bancario Unicredit intestato a Dottor Sorriso Onlus

Scopri tutte le iniziative di «Dottor Sorriso»

In collaborazione con **FONDAZIONE DOTTOR SORRISO** Attiviamo i benefici in ospedale.

Un progetto di **strumanngroup**

Porto Genova, blocco varco Etiopia contro 'navi delle armi'

Nel pomeriggio assemblea e presidio protesta sotto Prefettura

(ANSA) - GENOVA, 31 MAR - Presidio e blocco stamani a partire dalle 6 al varco Etiopia del porto di Genova. La protesta, organizzata dal sindacato Usb, è stata indetta per protestare contro le cosiddette navi delle armi. A ponte Etiopia una volta al mese è infatti previsto l' arrivo di una delle navi della compagnia saudita Bahri, diventata il simbolo del traffico di armamenti che attraversa i porti italiani per raggiungere gli scenari di guerra. Proprio stamani avrebbe dovuto attraccare la Bahri Jeddah ma il viaggio della nave ha subito un ritardo di qualche giorno. Il blocco al varco Etiopia durerà fino alle 10.30 quando nelle sale del Cap di via Albertazzi si terrà un' assemblea per discutere della guerra e del traffico di armi nei porti italiani. Tra i relatori Luciano Vasapollo, professore di economia politica internazionale alla Sapienza di Roma e Michele Lancione del politecnico di Torino oltre a rappresentanti del Calp e dell' osservatorio Weaponwatch. Alle 17 presidio di protesta sotto la Prefettura di Genova. (ANSA).

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

Liguria

ASBONATI

Scogli la Regione +

CRONACA | POLITICA | ECONOMIA | SPORT | SPETTACOLO | ANSA VAGGIANTI | LIGURIA EUROPA | SPECIALE

ANSA.it - Liguria - Porto Genova, blocco varco Etiopia contro 'navi delle armi'

Porto Genova, blocco varco Etiopia contro 'navi delle armi'

Nel pomeriggio assemblea e presidio protesta sotto Prefettura

Redazione ANSA

GENOVA

31 marzo 2022 08:35

NEWS

Suggerisci

Facebook

Twitter

Altri

Stampa

Sei alla selezione?

CLICCA PER INGRANDIRE

(ANSA) - GENOVA, 31 MAR - Presidio e blocco stamani a partire dalle 6 al varco Etiopia del porto di Genova. La protesta, organizzata dal sindacato Usb, è stata indetta per protestare contro le cosiddette navi delle armi. A ponte Etiopia una volta al mese è infatti previsto l'arrivo di una delle navi della compagnia saudita Bahri, diventata il simbolo del traffico di armamenti che attraversa i porti italiani per raggiungere gli scenari di guerra. Proprio stamani avrebbe dovuto attraccare la Bahri Jeddah ma il viaggio della nave ha subito un ritardo di qualche giorno. Il

Guardia Costiera ferma nave bulgara per carenze sicurezza

Liardo, obiettivo sicurezza navigazione e protezione ambiente

(ANSA) - GENOVA, 31 MAR - Nave Sakar, battente bandiera bulgara è in stato detentivo nel porto di Genova, fermata dalla Guardia costiera al termine di un'intensa attività ispettiva durante la quale, spiegano gli ispettori "abbiamo rilevato gravi carenze inerenti la sicurezza antincendio e dei sistemi di prevenzione per l'inquinamento marino". Sono già tre le navi fermate dall'inizio dell'anno dal Nucleo ispettivo della Guardia Costiera di Genova nell'ambito del Port State Control, l'attività di verifica sulle unità straniere che scalano i porti del nostro Paese. La Sakar è una nave dedicata al trasporto di carichi alla rinfusa, di circa 14 mila tonnellate di stazza, lunga poco più di 150 metri, varata nel 1995 e gestita da una compagnia bulgara con sede a Varna. Nei suoi 27 anni di servizio era già stata fermata in Italia, a Venezia, nel 2019. La nave è stata individuata grazie al sistema di targeting elaborato dal Comando generale della Guardia Costiera in attuazione agli obiettivi strategico-operativi conferiti dal Mims. "L'incrocio dei dati a disposizione, in particolare la bassa performance della compagnia e la presenza di deficienze già accertate in precedente ispezione - si legge nella nota - hanno permesso di selezionarla per nuove verifiche ispettive nonostante non risultasse tra le unità soggette a ispezione obbligatoria prevista dal sistema di targeting europeo". Sotto la responsabilità dello Stato di bandiera, la nave sarà sottoposta a verifiche tecniche e documentali necessarie per garantirne la messa in sicurezza. Solo successivamente gli ispettori della Guardia costiera torneranno a bordo per verificare la risoluzione delle problematiche riscontrate e, solo all'esito positivo, autorizzarne la partenza. "La nostra attività di Port State Control mira a individuare le navi sub-standard che costituiscono rischio potenziale per la salvaguardia della vita umana in mare - ha detto il comandante della Capitaneria di Genova amm. Liardo -, la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente. Obiettivi prioritari per la Guardia costiera del nostro mare e del Paese". (ANSA).



Protesta contro la nave delle armi, blocco di varco Etiopia in porto e presidio in prefettura

Al blocco ha partecipato anche il noto chef Rubio

Varco Etiopia bloccato da stamattina alle sei al **porto** di **Genova**, tra fumogeni e striscioni, per la protesta dei lavoratori portuali del Calp e dell' Usb, che hanno proclamato 24 ore di sciopero contro il traffico di armi. Lo riporta l' Agenzia Dire. Il blocco, a cui ha partecipato anche il noto chef Rubio, che su Twitter ha invitato i cittadini a portare la colazione ai manifestanti, si è poi tramutato in un' assemblea alla sala Cap. Nuovo presidio in programma alle 17, questa volta sotto la prefettura. Alla manifestazione, assieme ad alcuni pacifisti, ha partecipato anche una rappresentanza di studenti universitari, con lo striscione: 'Blocchiamo la filiera della morte. Fuori la guerra dalle università'. Stamattina, come ogni mese, a ponte Etiopia avrebbe dovuto attraccare una nave della compagnia Bahri, da anni ribattezzata 'nave delle armi' a causa del carico che, secondo quanto denunciato dai portuali, consiste anche in materiale bellico per la guerra in Yemen. L' arrivo della nave è, però, stato riprogrammato tra qualche giorno.



Shipping 4.0, appuntamento a Genova e a bordo di Msc Seaside dall' 8 al 10 aprile

Novità di questa edizione, la collaborazione e il sostegno a Shipping 4.0 del Parlamento Europeo

Le nuove frontiere dell' industria dello shipping italiano, in relazione alla catena logistica europea, al centro della tre giorni di Shipping 4.0 , in programma l' 8, il 9 e il 10 aprile tra Genova e Civitavecchia : la sesta edizione, ideata e organizzata da Promoest e promossa da Assiterminal e The International Propeller Club , si svolgerà l' 8 aprile al Blue District di Genova e il 9 e il 10 a bordo della Msc Seaside nella tratta Genova-Civitavecchia. Novità di questa edizione , la collaborazione e il sostegno a Shipping 4.0 del Parlamento Europeo , nell' ottica della centralità strategica che il tema riveste sul piano internazionale. «Abbiamo l' esigenza di essere realistici in questo delicato momento storico - dichiara Alessandro Ferrari, direttore Assiterminal - e gli investimenti sulla sostenibilità devono trovare nelle pubbliche amministrazioni dei 'facilitatori', capaci di aiutare le progettualità nel contesto di questo cambiamento, che è, innanzitutto, culturale. Fluidità che deve riscontrarsi anche nel mondo delle professionalità del nostro settore, pronte a evolvere uscendo da logiche di segmento e aprendo a catene di diversa capacità di produzione nell' ottica di una crescita professionale 'estesa'. Come terminalisti ci poniamo come anello di congiunzione di questi processi». Shipping 4.0 avrà dunque un occhio teso all' attualità, ma sarà anche, letteralmente, 'navigato': «La nuova edizione della Shipping 4.0 ben si sposa con il dialogo con operatori ed enti territoriali, che mai è venuto a mancare in questo periodo e che, come Regione Liguria, rafforzeremo nel prossimo futuro - sottolinea l' assessore allo Sviluppo economico, ai Porti e alla Logistica di Regione Liguria Andrea Benveduti - L' obiettivo è duplice: migliorare da un lato la qualità delle infrastrutture, con interventi di accessibilità marittima, stradale e ferroviaria; dall' altro trasformare, anche attraverso l' introduzione delle comunità energetiche portuali, il nostro sistema portuale ribilanciandone l' equilibrio energetico. Ulteriori sfide sono rappresentate dall' automazione e dalla digitalizzazione che, come abbiamo potuto vedere recentemente a Dubai, visitando il colosso mondiale dei trasporti e della logistica Dp World, rappresentano un asset di sviluppo che merita di essere declinato al meglio nel sistema portuale ligure». Aggiunge l' assessore allo Sviluppo portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca : «Il rapporto tra **porto**-città, la sostenibilità ambientale, l' efficientamento della catena logistica e la deburocratizzazione delle pratiche doganali, la necessità di una riforma della governance delle autorità portuali sono tra i grandi temi di attualità su cui ci stiamo confrontando con tutti i soggetti, istituzionali e stakeholders, del cluster marittimo perché crediamo fortemente che l' economia del mare abbia potenzialità ancora inesprese e possa rappresentare, in tutte le sue declinazioni, un' opportunità strategica per l' occupazione e per il futuro delle nuove generazioni a Genova». Il programma e le tavole rotonde Ogni tavola rotonda



Le nuove frontiere dell'industria dello shipping italiano, in relazione alla catena logistica europea, al centro della tre giorni di Shipping 4.0, in programma l'8, il 9 e il 10 aprile tra Genova e Civitavecchia: la sesta edizione, ideata e organizzata da Promoest e promossa da Assiterminal e The International Propeller Club, si svolgerà l'8 aprile

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

di Shipping 4.0 sarà una finestra sull'attualità del settore. Si parte con le nuove tendenze della governance dei porti, in linea con i competitor europei. A seguire si esploreranno le opportunità e le criticità del processo di automazione e digitalizzazione nei porti; quale la chiave per coniugare la competitività economica dei porti alla coesione sociale dei territori? Temi tra i tanti, che Mario Mattioli, presidente di Confitarma e della Federazione del Mare, ha posto come oggetto di pianificazione nazionale, non parcellizzata e divisa su schemi regionali: «È importante che i messaggi arrivino uniti e omogenei, per concretizzare i numerosi e importanti progetti che il nostro comparto vuole realizzare anche a beneficio del Paese. I modelli 'vincenti' sono quelli in cui si realizzano economie di scala». Non solo. Shipping 4.0 parla di sostenibilità e delle nuove sfide della transizione energetica. Lo farà entrando nel merito della riduzione dell'impatto ambientale nelle operazioni di porto e anche dell'incentivo alle scelte dell'adozione di combustibile verde. Il tutto inquadrato nel grande tema della decarbonizzazione dello shipping, oggetto di altro focus incentrato su una tavola rotonda. Un approfondimento sul tema del 5G con focus sulla sicurezza e sull'infrastruttura digitale avranno rilevanza e una tavola rotonda dedicata. Non mancheremo di accendere i riflettori sul trasporto: connettività porto-hinterland, flussi di merci, Corridoi veloci. Ancora: catena logistiche e approvvigionamento. Come raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile? Infine: l'ingegneria strategica, orizzonte e pietra angolare per decidere in uno scenario sempre più incerto. Infine, il futuro, anche quello immediato. Inevitabile sarà porre riflessioni sul conflitto russo-ucraino, tema su cui si è già soffermato Stefano Messina, presidente Assarmatori in occasione del recente evento RoMare: «Umanamente sconvolgente, la guerra sta impattando sulla vita quotidiana delle persone. Si iniziano a constatare le difficoltà di reperire materie prime come fondamentali che arrivavano proprio da Russia e Ucraina, come grano e argilla, e di conseguenza i prezzi stanno schizzando verso l'alto. Stiamo lavorando con il ministero degli affari Esteri per stringere nuovi accordi commerciali con altri Paesi in grado di esportare queste commodity: occorre fare in fretta per calmierare l'inevitabile effetto inflattivo cui stiamo assistendo». Anche questo sarà Shipping 4.0: una finestra sull'attualità del settore nel contesto di crisi degli equilibri mondiali di questo momento storico. Le tavole rotonde e moderatori che seguiranno nei tre giorni: The New Port Governance (chair Andrea Lamattina, Belex) The impact of technology on outlook and organization of work in ports: current status and future challenges (chair Massimo Clemente, CNR) Strategic Engineering Today for Future Challenges of Ports & Shipping (chair Agostino Bruzzone, University of Genova) Industry 4.0 technologies at the service of shipping industry decarbonization (chair Paola Gualeni, Università of Genova) Standardization in Logistic Chain (chair Stefano Negrini, ReLOG3P) CyberSecurity, sustainability and 5G (chair Raffaele Bolla, University of Genova) Port-hinterland connectivity, logistic integration (chair Claudia Caballini, Politecnico of Turin) [Clicca qui per consultare il programma completo](#) Le successive edizioni di Shipping 4.0 del 2022 si svolgeranno a Milano il 21 giugno con "Connections between Mediterranean Sea and Continental Europe: the port of Milan and hinterland- intermodal hub" e a Palermo il 16 settembre

BizJournal Liguria

Genova, Voltri

con 'New Frontier: connections between the Ports of Mediterranean Sea and Africa'. La nona edizione sarà a Bruxelles, nel Parlamento europeo, il 14 ottobre: 'Connecting EU and Evolution of Shipping Industry 4.0'. Per l'autunno 2023 in Liguria è attesa la prima edizione di Expo Trade .

Genova, 5 aprile: convegno su "Nuove rotte artiche: rischio o opportunità"?*L'impatto dei cambiamenti climatici sulle infrastrutture strategiche*

Il prossimo 5 aprile a partire dalle 9, nella Sala del Capitano, Palazzo San Giorgio, Genova, si terrà il convegno su 'Nuove rotte artiche: rischio o opportunità'? Ecco il programma. Registrazione (8.30) Introduzione e saluti iniziali (9) Saluti di Marco Bucci, sindaco di Genova Parte I - Rotte globali e porti Nuove infrastrutture e il ruolo dei porti in un Artico senza ghiaccio (9 - 10.45) Modera: Leonardo Parigi, Osservatorio Artico Michael Mann, inviato speciale Ue per l' Artico, Commissione europea Min. Carmine Robustelli, inviato speciale per l'Artico, Maeci Min. Enrico Giovannini, Mims Paolo Emilio Signorini, Pres. **AdSP** del Mar Ligure Occidentale Francesco Munari, ordinario Diritto Ue, partner Deloitte Legal Amm. Massimiliano Nannini, direttore Istituto Idrografico della Marina - Ministero della Difesa, Direzione Armamenti Navali-rappresentante, CNR-ISP Pausa e coffee break (10.45-11.15) Scienza, energia e innovazione. L' Italia nell' Artico tra presente e futuro (11.30 - 13) Modera: Leonardo Parigi, Osservatorio Artico Francesco Maresca, assessore al Porto, Comune di Genova Francesco Norante, presidente Lonardo Canada Marco Piredda, senior vicepresident, Eni Sonia Sandei, head of Electrification, Enel Group Luca Sisto, direttore generale Confitarma Rappresentante, E-Geos Q&A Pausa pranzo Parte II- La diplomazia dei ghiacci Una finestra sull' Artico. Lo sviluppo del mare per Norvegia e Danimarca (14.30 - 16) Modera e intervieni: Leonardo Parigi, Osservatorio Artico Ambasciatore Johan Vibe, Ambasciata di Norvegia in Italia Ambasciatore Anders Carsten Damsgaard, Ambasciata di Danimarca in Italia Lorenzo Schiano di Pepe, Ordinario Diritto Ue, avvocato Q&A Vivere sul mare che cambia (16.30-17.15) Modera: Osservatorio Artico Rappresentanti Governo del Canada Francesco Sindico, rappresentante Governo di Scozia Alessandro Vitale, docente, Università di Milano Q&A Nell' Artico che cambia, il futuro (anche) dell' Italia (17.30 - 19) Moderano: Leonardo Parigi, Marco Volpe - Osservatorio Artico Laura Borzi, analista, Centro Studi Italia-Canada Pietro Figuera, direttore, Osservatorio Russia Federico Petroni, analista, Limes Rivista Italiana di Geopolitica Simone Pieranni, responsabile Desk Esteri, Il Manifesto / China Files Q&A.



Il prossimo 5 aprile a partire dalle 9, nella Sala del Capitano, Palazzo San Giorgio, Genova, si terrà il convegno su "Nuove rotte artiche: rischio o opportunità"?

Ecco il programma.

Dire

Genova, Voltri

Protesta al porto di Genova contro le armi, c'è anche lo chef Rubio

Manifestazione al porto di Genova dalle 6 di questa mattina contro l'attracco della 'nave delle armi' che trasporta armi per la guerra in Yemen

Simone D' Ambrosio

GENOVA - Varco Etiopia bloccato da stamattina alle sei al **porto di Genova**, tra fumogeni e striscioni, per la protesta dei lavoratori portuali del Calp e dell' Usb, che hanno proclamato 24 ore di sciopero contro il traffico di armi . Il blocco, a cui partecipa anche il noto chef Rubio, che su Twitter invita i cittadini a portare la colazione ai manifestanti, dovrebbe andare avanti fino alle 10.30, quando la protesta assumerà le forme di un' assemblea alla sala Cap. Nuovo presidio in programma alle 17, questa volta sotto la Prefettura. **ATTRACCO DELLA 'NAVE DELLE ARMI' POSTICIPATO DI QUALCHE GIORNO** Alla manifestazione, assieme ad alcuni pacifisti, partecipa anche una rappresentanza di studenti universitari, con lo striscione: "Blocchiamo la filiera della morte. Fuori la guerra dalle università". Stamattina, come ogni mese, a ponte Etiopia avrebbe dovuto attraccare una nave della compagnia Bahri, da anni ribattezzata "nave delle armi" a causa del carico che, secondo quanto denunciato dai portuali, consiste anche in materiale bellico per la guerra in Yemen. L' arrivo della nave è, però, stato riprogrammato tra qualche giorno.



Genova Today

Genova, Voltri

VIDEO | Chef Rubio in corteo con i portuali genovesi: "Stop al traffico di armi"

"Usciamo dai social e torniamo a camminare assieme per dire no al traffico di armi e sì alla libera circolazione delle persone". Così chef Rubio a GenovaToday durante la manifestazione dei portuali di **Genova**. Dalle 6 di stamattina, giovedì 31 marzo, i portuali di **Genova** aderenti a Usb e Calp, insieme a studenti, rappresentanti del movimento no Tav e altre associazioni hanno bloccato varco Etiopia, nello scalo genovese per dire "stop al traffico di armi nei porti". Fumogeni e striscioni hanno contraddistinto l' alba piovosa di **Genova**. "Ci mettiamo la faccia ancora una volta purché crediamo che il traffico di armi sia una delle ragioni per cui ci troviamo in questa situazione", spiega Josè Nivoi delegato sindacale Usb portavoce Calp. "Contrastare i traffici di armi ovunque è un buon punto di partenza per mettere fine a tutto questo". All' iniziativa ha preso parte anche Gabriele Rubini, alias chef Rubio, per dire no alla guerra in Ucraina e in occasione dell' arrivo di una delle navi della flotta Bahri, diventata da anni simbolo delle cosiddette "navi della guerra", poiché - denunciano i portuali - "carica di armamenti destinati all' Arabia Saudita per il conflitto in Yemen". La nave è attesa nel **porto di Genova** il 12 aprile. Dopo il presidio i manifestanti, circa duecento, si sono spostati in assemblea al Cap.



Gravi carenze in materia di sicurezza, bloccata una nave in porto

Gli ispettori della guardia costiera: "Stop alla nave bulgara 'Sakar', abbiamo rilevato gravi carenze inerenti la sicurezza antincendio e dei sistemi di prevenzione per l'inquinamento marino"

La guardia costiera ha fermato nel porto di Genova la nave bulgara 'Sakar' per gravi irregolarità a bordo. Da inizio anno si tratta già della terza nave fermata dal Nucleo ispettivo della guardia costiera di Genova nell'ambito del 'Port State Control', l'attività di verifica sulle unità straniere nei porti del nostro Paese. "Abbiamo notificato nel pomeriggio di mercoledì 30 marzo al comandante il provvedimento di detenzione - raccontano gli ispettori della guardia costiera - al termine di un'intensa attività ispettiva durante la quale abbiamo rilevato gravi carenze inerenti la sicurezza antincendio e dei sistemi di prevenzione per l'inquinamento marino". La nave è stata individuata grazie al sistema di targeting elaborato dal comando generale della guardia costiera in attuazione agli obiettivi strategico-operativi conferiti dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini. Il sistema prevede un'analisi più dettagliata delle informazioni relative alle unità che scalano i porti nazionali per individuare quelle potenzialmente più a rischio. Tra i diversi elementi considerati, vi sono la performance della compagnia di gestione e della bandiera, le risultanze di precedenti ispezioni ed eventuali fattori imprevisti. "L'incrocio dei dati a disposizione - prosegue la guardia costiera - in particolare la bassa performance della compagnia e la presenza di deficienze già accertate in una precedente ispezione, hanno permesso di selezionarla per nuove verifiche ispettive nonostante non risultasse tra le unità soggette a ispezione obbligatoria prevista dal sistema di targeting europeo". Sotto la responsabilità dello Stato di bandiera, nei prossimi giorni la nave sarà sottoposta alle verifiche tecniche e documentali necessarie per garantirne la messa in sicurezza. Solo successivamente gli ispettori della guardia costiera torneranno a bordo per verificare l'effettiva risoluzione delle problematiche riscontrate e, solo all'esito positivo, autorizzarne la partenza. L'ammiraglio Sergio Liardo, comandante del porto di Genova e direttore marittimo della Liguria, sottolinea come "L'attività di 'Port State Control' mira a individuare le navi 'sub-standard' che costituiscono rischio potenziale per la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente. Obiettivi prioritari per la guardia costiera del nostro mare e del Paese. Per tale ragione non esitiamo ad adottare tutti i provvedimenti in nostro potere per colpire con decisione chi non rispetta le normative internazionali. Tutto questo, non solo a vantaggio della comunità, ma anche degli armatori che esercitano le navi nel rispetto delle norme e che si troverebbero di fronte ad una concorrenza sleale".



AdSP MLO-II Comitato di Gestione approva la trasformazione di 74 soci speciali di CULMV in soci ordinari e il progressivo prepensionamento di 89 soci tra CULMV e CULP

Genova - Il Comitato di Gestione nella riunione odierna ha autorizzato la trasformazione dei 74 soci speciali di CULMV in soci ordinari, autorizzando altresì il piano di progressiva fuoriuscita di lavoratori che essendo in età più avanzata offrono minori disponibilità a svolgere la totalità delle mansioni richieste e dispongono mediamente di minori specializzazioni. Alla luce delle analisi condotte dall' Ente sulla composizione anagrafica e sulle giornate lavorative prestate dalle compagnie portuali è emersa una generale necessità di avviare un ricambio generazionale utile a mantenere elevati livelli di servizio in termini di efficienza fisica e aggiornamento professionale. Con questo obiettivo, il board ha dato mandato agli uffici competenti di definire le necessarie procedure di attivazione delle misure di incentivazione al pensionamento (ex comma 15-bis art. 17 legge 84/94) a favore di 89 potenziali beneficiari, di cui 51 afferenti alla CULMV 'Paride Batini' e 38 alla CULP 'Pippo Rebagliati', individuati tra i lavoratori che maturano i requisiti per la cessazione dell' attività lavorativa, anticipata o di vecchiaia, entro 7 anni dal 30 novembre 2023. Le cessazioni del rapporto avverranno nel periodo 1° luglio 2022 - 30 novembre 2023, data del completamento del programma di prepensionamento. Infine, il Comitato di Gestione ha approvato provvedimenti relativi al rilascio, rinnovo e sospensione di concessioni provvisorie e titoli demaniali, autorizzazioni ex art. 68, ex art. 24, ex artt. 45 bis. e 46 del Regolamento Codice della Navigazione. In particolare, è stata approvata l' istanza presentata dal Comune di **Genova** per la consegna temporanea di aree di cantiere finalizzate all' esecuzione dei lavori di 'adeguamento idraulico del tratto urbanizzato del Rio Cantarena a **Genova** Sestri Ponente' - lotto foce Via Puccini - primo lotto funzionale - tratto 'A' Area Fincanteri incluso nella Perizia 2879 del Programma straordinario degli interventi.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Ricambio generazionale in vista per i portuali di Genova

Il Comitato di gestione trasforma 74 soci da speciali a ordinari. 51 di CULMV e 38 di CULP andranno in prepensionamento entro il 2023

Il Comitato di gestione del porto di Genova ha autorizzato la trasformazione dei 74 soci speciali della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie Paride Abtini (CULMV) in soci ordinari, autorizzando altresì «il piano - spiega una nota dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale - di progressiva fuoriuscita di lavoratori che essendo in età più avanzata offrono minori disponibilità a svolgere la totalità delle mansioni richieste e dispongono mediamente di minori specializzazioni. Alla luce delle analisi condotte dall' ente sulla composizione anagrafica e sulle giornate lavorative prestate dalle compagnie portuali, è emersa una generale necessità di avviare un ricambio generazionale utile a mantenere elevati livelli di servizio in termini di efficienza fisica e aggiornamento professionale». Con questo obiettivo, il board ha dato mandato agli uffici competenti di avviare le misure di incentivazione al pensionamento (ex comma 15-bis art. 17 legge 84/94) per 89 potenziali beneficiari, di cui 51 afferenti alla CULMV e 38 alla CULP "Pippo Rebagliati", individuati tra i lavoratori che maturano i requisiti per la cessazione dell' attività lavorativa, anticipata o di vecchiaia, entro sette anni dal 30 novembre 2023. Le cessazioni del rapporto avverranno tra il primo luglio di quest' anno e il 30 novembre 2023, data del completamento del programma di prepensionamento. Infine, il Comitato di gestione ha approvato provvedimenti relativi al rilascio, rinnovo e sospensione di concessioni provvisorie e titoli demaniali, autorizzazioni ex art. 68, ex art. 24, ex artt. 45 bis. e 46 del Regolamento Codice della Navigazione. In particolare, è stata approvata l' istanza presentata dal Comune di Genova per la consegna temporanea di aree di cantiere finalizzate all' esecuzione dei lavori di "adeguamento idraulico del tratto urbanizzato del Rio Cantarena a Genova Sestri Ponente" - lotto foce Via Puccini - primo lotto funzionale - tratto "A" Area Fincanteri incluso nella Perizia 2879 del Programma straordinario degli interventi.



MenteLocale Genova

Genova, Voltri

Marcia per la Pace e contro le armi nel porto: corteo e incontro in piazza

Genova - Sabato 2 aprile 2022, con ritrovo alle ore 15 in piazza San Lorenzo, è in programma la Marcia per la Pace e contro le armi nel **porto**. **Genova**. Sono previsti gli interventi dell' Arcivescovo di **Genova** Marco Tasca, del Vescovo di Savona Calogero Marino, del Collettivo Autonomo Lavoratori Portuali Pax Christi con don Renato Sacco, Weapon Watch con Carlo Tombolo, Economia Disarmata con Carlo Cefaloni e altre realtà promotrici. A seguire, corteo fino al **Porto** Antico con le bandiere della Pace, e consegna all' Autorità Portuale di un appello-denuncia: trasparenza sui carichi di armamenti e divieto di transito alle "navi della morte". **Genova** - L' iniziativa è promossa da un largo fronte di associazioni laiche e religiose. Prende spunto dalla 54a Marcia nazionale per la pace, svoltasi il 31 dicembre 2021 a Savona, promossa dalla Commissione episcopale per i problemi sociali e il lavoro, la giustizia e la pace, da Azione cattolica italiana, da Caritas italiana, da Pax Christi Italia in collaborazione con la diocesi di Savona-Noli. Vi aderiscono anche: Rete **Genova** aperta alla pace, Economia Disarmata, Società Missioni Africane, Agesci Regione Liguria, the Weapon Watch, CALP, ACLI, Comunità San Benedetto al **Porto**, ANPI **Genova**, Arci **Genova**, Ora di Silenzio per la Pace, Centro Banchi **Genova**, Associazione la Piuma, socie e soci di Banca Etica (**Genova** e La Spezia), Associazione Papa Giovanni XXIII, Centro Italiano Femminile, Legambiente Liguria (adesioni in aggiornamento; per aderire all' evento scrivere a questa e-mail). **Genova** - Scrivono gli organizzatori della manifestazione : "Accendere i fari di pace sui porti italiani per rendere evidenti gli affari che preparano le guerre. Tre anni fa i camalli del CALP e della Compagnia Unica bloccavano armamenti destinati all' Arabia Saudita ma presentati come "attrezzature civili", diventando così essi stessi "fari di pace" che rompono le tenebre di commerci illegali di cui non vogliono essere complici. Un anno fa i portuali di Ravenna e di Livorno hanno dichiarato sciopero contro i container di esplosivi destinati a Israele, mentre Gaza veniva bombardata. Pochi giorni fa i lavoratori dell' aeroporto di Pisa si sono rifiutati di lavorare al carico di "aiuti umanitari" destinati all' Ucraina sotto cui si celavano armi e munizioni. Ucraina, Libia, Siria, Afghanistan, Israele... non vi è stato grave conflitto armato recente in cui non vi sia stato il coinvolgimento o il sostegno del governo italiano o di aziende operanti in Italia. E così nelle repressioni delle proteste popolari da parte di regimi autoritari in Egitto, in Kazakistan, in Myanmar, e perfino nella continua mattanza di civili in Messico. Da decenni, in nessun conflitto armato vi è stato un vincitore, vi sono stati invece immunerevoli vittime e conseguenti ininterrotti flussi di migranti disperati, a cui l' Italia e l' Europa hanno risposto con la chiusura delle frontiere, i movimenti xenofobi, la Brexit... Le proteste dei lavoratori hanno reso evidenti quello che i governi



MenteLocale Genova

Genova, Voltri

ci vogliono nascondere, cioè che il nostro paese sostiene - quando non vi partecipa direttamente - il commercio delle armi verso i paesi coinvolti in conflitti armati e dove si commettono gravi crimini contro i civili. Questo commercio è esplicitamente vietato dalla legge 185 del 1990 e dal Trattato internazionale sul commercio delle armi convenzionali, che vietano anche il passaggio attraverso il territorio nazionale di armi utilizzabili per violare i diritti umani. I governi, le autorità dello Stato devono tornare a operare entro la cornice della legalità che è la loro stessa ragion d'essere. Devono rispettare l'articolo 11 della Costituzione, da cui discende la legge 185/90. Devono ridare vigore all'azione mediatrice delle Nazioni Unite e interrompere legami affaristici con i regimi autoritari, con Putin, con al-Sisi, con i monarchi assoluti del Golfo che sono divenuti i maggiori acquirenti delle aziende italiane della difesa. Non siamo ancora definitivamente usciti dall'emergenza del COVID, e già si decide di aumentare il budget della spesa militare, evidentemente a scapito della spesa sociale, sanitaria, scolastica".

Fermata dalla Guardia Costiera la Nave Bulgara "Sakar"

Sono tre le navi fermate dall' inizio dell' anno

Genova, 31 marzo 2022 - ' Nel tardo pomeriggio di ieri abbiamo notificato al comandante della nave SAKAR, battente bandiera bulgara, il provvedimento di detenzione - raccontano gli ispettori della Guardia costiera - al termine di un' intensa attività ispettiva durante la quale abbiamo rilevato gravi carenze inerenti la sicurezza antincendio e dei sistemi di prevenzione per l' inquinamento marino '. Sono già tre le navi fermate dall' inizio dell' anno dal Nucleo ispettivo della Guardia Costiera di Genova nell' ambito del Port State Control, l' attività di verifica sulle unità straniere che scalano i porti del nostro Paese. La SAKAR è una nave dedicata al trasporto di carichi alla rinfusa, di circa 14.000 tonnellate di stazza, lunga poco più di 150 metri, varata nel 1995 e gestita da una compagnia bulgara con sede a Varna. Nei suoi 27 anni di servizio era già stata fermata in Italia, a Venezia nel 2019. La nave è stata individuata grazie al sistema di targeting elaborato dal Comando generale della Guardia Costiera in attuazione agli obiettivi strategico-operativi conferiti dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini . Il sistema prevede un' analisi più dettagliata delle informazioni relative alle unità che scalano i porti nazionali per individuare quelle potenzialmente più a rischio. Tra i diversi elementi considerati, vi sono la performance della compagnia di gestione e della bandiera, le risultanze di precedenti ispezioni ed eventuali fattori imprevisi. 'L' incrocio dei dati a disposizione - in particolare la bassa performance della compagnia e la presenza di deficienze già accertate in una precedente ispezione - hanno permesso di selezionarla per nuove verifiche ispettive nonostante non risultasse tra le unità soggette a ispezione obbligatoria prevista dal sistema di targeting europeo, in gergo le cd. P1 - Priority 1.' Sotto la responsabilità dello Stato di bandiera, nei prossimi giorni la nave sarà sottoposta alle verifiche tecniche e documentali necessarie per garantirne la messa in sicurezza. Solo successivamente gli ispettori della Guardia costiera torneranno a bordo per verificare l' effettiva risoluzione delle problematiche riscontrate e, solo all' esito positivo, autorizzarne la partenza. L' Ammiraglio Sergio Liardo, Comandante del **porto** di Genova e Direttore Marittimo della Liguria, sottolinea come 'La nostra attività di Port State Control mira a individuare le navi 'sub-standard' che costituiscono rischio potenziale per la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la protezione dell' ambiente. Obiettivi prioritari per la Guardia costiera del nostro mare e del Paese. Per tale ragione non esitiamo ad adottare tutti i provvedimenti in nostro potere per colpire con decisione chi non rispetta le normative internazionali. Tutto questo, non solo a vantaggio della comunità, ma anche degli armatori che esercitano le navi nel rispetto delle norme e che si troverebbero di fronte ad una concorrenza sleale '.

Redazione Seareporter.it



Approvata la trasformazione di 74 soci speciali in soci ordinari della CULP del porto di Genova

e il progressivo prepensionamento di 89 soci tra CULMV e CULP

Genova - Il Comitato di Gestione nella riunione odierna ha autorizzato la trasformazione dei 74 soci speciali di CULMV in soci ordinari, autorizzando altresì il piano di progressiva fuoriuscita di lavoratori che essendo in età più avanzata offrono minori disponibilità a svolgere la totalità delle mansioni richieste e dispongono mediamente di minori specializzazioni. Alla luce delle analisi condotte dall' Ente sulla composizione anagrafica e sulle giornate lavorative prestate dalle compagnie portuali è emersa una generale necessità di avviare un ricambio generazionale utile a mantenere elevati livelli di servizio in termini di efficienza fisica e aggiornamento professionale. Con questo obiettivo, il board ha dato mandato agli uffici competenti di definire le necessarie procedure di attivazione delle misure di incentivazione al pensionamento (ex comma 15-bis art. 17 legge 84/94) a favore di 89 potenziali beneficiari, di cui 51 afferenti alla CULMV 'Paride Batini' e 38 alla CULP 'Pippo Rebagliati', individuati tra i lavoratori che maturano i requisiti per la cessazione dell' attività lavorativa, anticipata o di vecchiaia, entro 7 anni dal 30 novembre 2023. Le cessazioni del rapporto avverranno nel periodo 1° luglio 2022 - 30 novembre 2023, data del completamento del programma di prepensionamento. Infine, il Comitato di Gestione ha approvato provvedimenti relativi al rilascio, rinnovo e sospensione di concessioni provvisorie e titoli demaniali, autorizzazioni ex art. 68, ex art. 24, ex artt. 45 bis. e 46 del Regolamento Codice della Navigazione. In particolare, è stata approvata l' istanza presentata dal Comune di **Genova** per la consegna temporanea di aree di cantiere finalizzate all' esecuzione dei lavori di 'adeguamento idraulico del tratto urbanizzato del Rio Cantarena a **Genova** Sestri Ponente' - lotto foce Via Puccini - primo lotto funzionale - tratto 'A' Area Fincanteri incluso nella Perizia 2879 del Programma straordinario degli interventi.

Redazione Seareporter.it



Fermata dalla Guardia Costiera di Genova la nave bulgara 'Sakar' per gravi irregolarità

Problemi relativi alla sicurezza antincendio ma anche ai sistemi di prevenzione per l'inquinamento marino

Redazione

Genova - Fermata dalla Guardia Costiera di Genova la nave bulgara 'Sakar', gli ispettori infatti hanno 'rilevato gravi carenze inerenti la sicurezza antincendio ma anche i sistemi di prevenzione per l'inquinamento marino', si legge nella nota stampa. Sono già tre le navi fermate dall'inizio dell'anno dal Nucleo ispettivo della Guardia Costiera di Genova nell'ambito del Port State Control, l'attività di verifica sulle unità straniere che scalano i porti italiani. La SAKAR è una nave dedicata al trasporto di carichi alla rinfusa, di circa 14.000 tonnellate di stazza, lunga poco più di 150 metri, varata nel 1995 e gestita da una compagnia bulgara con sede a Varna. Nei suoi 27 anni di servizio era già stata fermata in Italia, a **Venezia** nel 2019. Nei prossimi giorni la nave sarà sottoposta alle verifiche tecniche e documentali necessarie per garantirne la messa in sicurezza. Solo successivamente gli ispettori della Guardia costiera torneranno a bordo per verificare l'effettiva risoluzione delle problematiche riscontrate e, solo all'esito positivo, autorizzarne la partenza. L'Ammiraglio Sergio Liardo, Comandante del porto di Genova e Direttore Marittimo della Liguria, sottolinea un aspetto: 'La nostra attività di Port State Control mira a individuare le navi 'sub-standard' che costituiscono rischio potenziale per la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente. Obiettivi prioritari per la Guardia costiera del nostro mare e del Paese. Per tale ragione non esitiamo ad adottare tutti i provvedimenti in nostro potere per colpire con decisione chi non rispetta le normative internazionali. Tutto questo, non solo a vantaggio della comunità, ma anche degli armatori che esercitano le navi nel rispetto delle norme e che si troverebbero di fronte ad una concorrenza sleale'.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Seconda settimana di calo per i noli container Shanghai - Genova (-2%)

Secondo Drwery la flessione è destinata a proseguire anche nei prossimi sette giorni

Continua il calo dei noli del trasporto marittimo di container, che già nella scorsa settimana aveva iniziato a mostrarsi in modo più netto. Secondo il World Container Index di Drewry, a livello globale il loro valore negli ultimi sette giorni è sceso del 3,8%, attestandosi per le spedizioni di un box da 40 piedi su una media di 8.152 dollari. Significativa anche la flessione dei costi per la singola tratta Shanghai - **Genova**, in calo del 2% a 11.966 dollari, un dato che riporta il valore al livello di quelli del luglio 2021 e che però è ancora del 56% superiore a quello della stessa settimana dello scorso anno. A differenza dell'ultima rilevazione, questa volta tutte le tratte considerate dalla società di analisi risultano in flessione o al più stabili, con picchi negativi raggiunti in particolare dalla Shanghai - New York (-6%, 11.531 dollari) e Shanghai - Los Angeles (-8%, 9.112 dollari). Come già osservato la scorsa settimana, non trovano al momento dunque riscontro le previsioni di chi - come Container xChange o l'agenzia Unctad delle Nazioni Unite - aveva preconizzato un rialzo delle tariffe delle spedizioni via mare, in particolare sulle tratte Asia - Europa, per effetto della guerra, e anzi va sottolineato che secondo Drwery il declino proseguirà ancora. Non è chiaro quanta influenza e di che tipo possano avere avuto su questi andamenti i lockdown localizzati disposti recentemente dal governo cinese, che da un lato hanno portato al fermo di diverse attività produttive e quindi alle esportazioni dal paese e dall'altro stanno creando difficoltà nei trasporti da e verso il porto di Shanghai, al momento però non direttamente toccato da queste misure.

The screenshot shows the top part of the Shipping Italy website. At the top, there is a dark blue navigation bar with a search icon and a menu icon. Below this is the logo for 'SHIPPING ITALY.IT' with the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The main headline of the article is 'Seconda settimana di calo per i noli container Shanghai - Genova (-2%)'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Secondo Drwery la flessione è destinata a proseguire anche nei prossimi sette giorni'. The article is attributed to 'DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 31 MARZO 2022'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Print. A small text snippet from the article is visible: 'Continua il calo dei noli del trasporto marittimo di container, che già nella scorsa settimana aveva iniziato a mostrarsi in modo più netto. Secondo il World Container Index di Drewry, a livello globale il loro valore negli ultimi sette giorni è sceso del 3,8%, attestandosi per le spedizioni di un box da 40 piedi su una media di 8.152 dollari. Significativa anche la flessione dei costi per la singola tratta Shanghai - Genova, in calo del 2%'.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Fermata per irregolarità a Genova la nave bulgara Sakar

Gli ispettori della Guardia costiera hanno rilevato gravi carenze inerenti la sicurezza antincendio e dei sistemi di prevenzione per l'inquinamento marino

'Nel tardo pomeriggio di ieri abbiamo notificato al comandante della nave Sakar, battente bandiera bulgara, il provvedimento di detenzione al termine di un'intensa attività ispettiva durante la quale abbiamo rilevato gravi carenze inerenti la sicurezza antincendio e dei sistemi di prevenzione per l'inquinamento marino'. A raccontarle sono gli ispettori della Guardia costiera di Genova che precisa come siano già tre le navi fermate dall'inizio dell'anno dal Nucleo ispettivo dell'autorità marittima locale nell'ambito del Port State Control, l'attività di verifica sulle unità straniere che scalano i porti del nostro Paese. Sakar, ormeggiata a Ponte Eritrea, è una nave dedicata al trasporto di carichi alla rinfusa, di circa 14.000 tonnellate di stazza, lunga poco più di 150 metri, varata nel 1995 e gestita da una compagnia bulgara con sede a Varna. Nei suoi 27 anni di servizio era già stata fermata in Italia, a Venezia nel 2019. 'La nave è stata individuata grazie al sistema di targeting elaborato dal Comando generale della Guardia Costiera in attuazione agli obiettivi strategico-operativi conferiti dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili Enrico Giovannini. Il sistema prevede un'analisi più dettagliata delle informazioni relative alle unità che scalano i porti nazionali per individuare quelle potenzialmente più a rischio. Tra i diversi elementi considerati, vi sono la performance della compagnia di gestione e della bandiera, le risultanze di precedenti ispezioni ed eventuali fattori imprevedibili' si legge in una nota della Capitaneria. 'L'incrocio dei dati a disposizione, in particolare la bassa performance della compagnia e la presenza di deficienze già accertate in una precedente ispezione, hanno permesso di selezionarla per nuove verifiche ispettive nonostante non risultasse tra le unità soggette a ispezione obbligatoria prevista dal sistema di targeting europeo, in gergo le cd. P1 - Priority 1' spiega ancora la Guardia Costiera. Sotto la responsabilità dello Stato di bandiera, nei prossimi giorni la nave sarà sottoposta alle verifiche tecniche e documentali necessarie per garantirne la messa in sicurezza. Solo successivamente gli ispettori torneranno a bordo per verificare l'effettiva risoluzione delle problematiche riscontrate e, solo all'esito positivo, autorizzarne la partenza. L'ammiraglio Sergio Liardo, Comandante del porto di Genova e Direttore Marittimo della Liguria, sottolinea come 'la nostra attività di Port State Control mira a individuare le navi 'sub-standard' che costituiscono rischio potenziale per la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente. Obiettivi prioritari per la Guardia costiera del nostro mare e del Paese. Per tale ragione non esitiamo ad adottare tutti i provvedimenti in nostro potere per colpire con decisione chi non rispetta le normative internazionali. Tutto questo, non solo a vantaggio della comunità, ma anche degli armatori



Shipping Italy

Genova, Voltri

che esercitano le navi nel rispetto delle norme e che si troverebbero di fronte ad una concorrenza sleale'.

Porti: Spezia, Terminal Golfo si allarga e incrementa i servizi

Gruppo Tarros e Adsp presentano accordo sviluppo banchine

(ANSA) - LA SPEZIA, 31 **MAR** - Il Terminal del Golfo nel porto della Spezia si allarga e si appresta a trattare non più solo container, ma anche servizi traghetti e project cargo, oltre a incrementare i traffici relativi anche alle merci non containerizzate. Sono questi alcuni obiettivi del terminal del Gruppo Tarros, che oggi ha presentato insieme all' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** il nuovo accordo procedimentale per lo sviluppo delle banchine. Previsto un ampliamento che porterà il terminal dagli attuali 75 mila ai prossimi 120 mila metri quadrati, su tre banchine per un totale di 850 metri che consentiranno di attrarre "non solo navi più grandi, ma anche diverse" ha confermato il presidente del Gruppo Tarros Alberto Musso. "Un accordo che va a completare la strategia dello sviluppo infrastrutturale del porto, dopo il documento siglato anche per il nuovo terminal Ravano di Lscst" ha ricordato il presidente dell' Authority Mario Sommariva. Consolidamento e ampliamento delle infrastrutture ma anche tutela ambientale sono i cardini dell' accordo. L' **Autorità di Sistema** si impegna nella copertura del diffusore Enel, con il trasferimento delle Marine di Fossamastra, che permetterà l' utilizzo di ulteriori 10 mila metri quadrati tra i due terminal, utili anche per lo sviluppo dei binari ferroviari. Inoltre i dragaggi, per circa 800 mila metri cubi di materiale che renderanno i fondali di 15 metri di profondità, potrebbero rendere materiale che verrà utilizzato nelle casse di colmata previste all' ampliamento del terminal. Tarros si impegna poi ad aggiornare il Piano di impresa, ad attuare gli interventi e a realizzare con l' Adsp investimenti nell' ambito del Pnrr per elettrificare il terminal e mitigare l' impatto con la città. Gli interventi dovrebbero essere completati entro il 2026. Secondo quanto previsto dalla concessione al 2055 gli investimenti del terminal sono per 106 milioni di euro, con ricadute per 500 posti di lavoro e un volume del traffico triplicato. (ANSA).



Terminal del Golfo, accordo tra Gruppo Tarros e Adsp mar Ligure Orientale

Un percorso condiviso per ridurre al minimo l'impatto ambientale, perseguendo gli obiettivi di sostenibilità per il Terminal del Golfo individuati nel 'Documento di pianificazione energetica e ambientale', redatto e approvato dall' **Autorità** di **Sistema portuale** del mar Ligure Orientale. A intraprenderlo sono la stessa **Autorità portuale** e il Gruppo Tarros: oggi, i rispettivi presidenti, Mario Sommariva e Alberto Musso, hanno presentato l'accordo procedimentale per programmare un ordinato ed efficiente sviluppo del Terminal del Golfo e del territorio circostante. Il Gruppo Tarros, forte del suo network di aziende nel Mediterraneo, dal 1828 è in continua crescita e costruisce il proprio sviluppo sull'innovazione, la passione e il rispetto del territorio in cui operano le sue società. Il Terminal del Golfo, asset economico strategico per lo sviluppo del territorio, in termini di occupazione diretta e indiretta, in relazione alle aree retroportuali, al **sistema** dei trasporti stradali e ferroviari, alla rete di servizi, alle attività sviluppate da operatori logistici, agenti marittimi, spedizionieri e alle opportunità legate alle sue attività. Per consentire lo sviluppo futuro delle attività del Terminal, è stata rimodulata la concessione (che scade il 30.11.2055), da parte dell' AdSP, in quanto strumento indispensabile per consentire al Gruppo di avviare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo, ascoltando anche le istanze del territorio anche in termini di sostenibilità ambientale. Grazie alla concessione al Terminal del Golfo anche dell' area di 10.000 metri quadrati di cui all' atto integrativo n. 23/2017, Tarros potrà utilizzare la banchina lato nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto 'solettone', ubicato dove ora insistono le marine di Fossamastra. Qui troveranno spazio anche nuove attività ad alto valore aggiunto, quali, per esempio servizi di traghetti per passeggeri e Project Cargo. AdSP si impegna realizzare le opere di copertura del diffusore ENEL di Fossamastra e provvedere allo spostamento delle marine ancora ubicate sul posto, rendendo possibile l'avvio della conversione dell' area. Si impegna anche a proseguire l'attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall' attuale Piano Regolatore **Portuale**. Tdg si impegna a presentare l'aggiornamento del piano di impresa; a garantire ad AdSP la disponibilità di aree da destinare alle attività connesse all'esecuzione dei lavori di dragaggio del porto; a garantire idonei spazi per l'eventuale gestione dei sedimenti in vasca di colmata; alla realizzazione degli interventi necessari a garantire lo sviluppo del trasporto ferroviario dal Terminal e liberare le zone antistanti il quartiere da dedicare alla fascia di rispetto. Inoltre, attraverso uno specifico protocollo, con annesso cronoprogramma, AdSP e Tarros si impegnano, anche attraverso Fondi UE, a realizzare, nell'ambito degli investimenti previsti, obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità, di aumento della



BizJournal Liguria

La Spezia

fascia di rispetto fra città e porto. In particolare, Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettrificazione dell'operatività portuale secondo il progetto Green Port, nonché ad adottare le migliori pratiche e più avanzate tecnologie al fine di garantire la sostenibilità ambientale dell'intervento, anche introducendo, ove possibile, ogni misura idonea a garantire l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Alberto Musso, presidente Gruppo Tarros, commenta: «Assieme all'Adsp abbiamo condiviso e costruito un percorso in grado di portarci, finalmente, alla costruzione del nuovo terminal TDG. Il nuovo progetto permetterà al Terminal del Golfo di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio». «Con questo accordo si rafforza la strategia di sviluppo infrastrutturale del porto della Spezia per raggiungere il quale è necessario focalizzarsi su una delle sue attività principali, ovvero il traffico container. Una strategia che guarda al futuro deve fondarsi sul rafforzamento delle risorse esistenti - in questo caso il Gruppo Tarros - che hanno un forte radicamento nella tradizione e nella storia di questo territorio. Ma una strategia compatibile con tutte le sfide che la modernità ci sottopone deve essere improntata al cambiamento anche dal punto di vista energetico, intermodale, della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione. Questo accordo rispecchia questi traguardi e rappresenta un patto di fiducia che si tradurrà a breve in atti tangibili», ha detto Sommariva.

Cambiamenti Work Festival, due giorni intensi per guardare al futuro

La seconda edizione di Cambiamenti Work Festival si è chiusa con la riflessione sulle prospettive del turismo nella provincia della Spezia e il nuovo waterfront. Sono intervenuti l' assessore al turismo del Comune Maria Grazia Fria e il presidente dell' **Autorità portuale** Mario Sommariva. Si è parlato del progetto di ampliamento del porto che, in sintonia con il festival, avrà come priorità l' attenzione al cittadino e all' ambiente. A seguire la performance di musica e pittura con i musicisti Luca Cosi alla tromba, Fabio Vanello alla chitarra. Mentre la musica suonava, l' artista Egildo Simeone dipingeva un quadro che fa fatto cornice alla celebre frase di Thich Nhat Hanh, il monaco vietnamita, premio nobel per la pace: 'se vogliamo la pace, dobbiamo diventare la pace'. Quale miglior conclusione e miglior auspicio in questi tempi difficili per un festival che vuole lanciare la sfida di ridare un' anima al lavoro. Lavoro inteso come crescita della persona, non solo del profitto, riportando al centro la cura dell' uomo e dell' ambiente. Su questo ritornello, con la magistrale conduzione di Eugenia Scotti di tv 2000, sono stati trattati i temi del workfestival con le interessanti riflessioni sul lavoro generativo dell' economista Leonardo Becchetti , ordinario di economia politica presso l' Università di Tor Vergata, che ha parlato di lavoro come luogo di fioritura dello sviluppo umano e sociale. Di prospettiva solidale dell' impresa ha parlato, invece, il giuslavorista **Ciro Cafiero** , docente alla LUISS. Hanno coronato il dibattito dimostrando come sia possibile coniugare solidarietà e profitto, le esperienze degli imprenditori di AIPEC, Livio Bertola e Simona Rizzi. Entrambi hanno parlato dell' interessante esperienza dell' Economia di Comunione che raccoglie imprenditori in tutto il mondo, ispirati a un protocollo di buone pratiche e di fraternità. Questi imprenditori si sono impegnati a devolvere un terzo degli utili d' impresa per il risanamento, attraverso il lavoro, delle zone più povere del pianeta. Alex Toselli di Albergo Etico, invece, ha raccontato un' esperienza lavorativa in cui personale con disabilità, insieme a professionisti, gestiscono con successo attività alberghiere. Le riflessioni sono state arricchite, altresì, dal contributo di Alessandro Nucara , Direttore generale di Federalberghi e Presidente dell' Ente Bilaterale Nazionale del Turismo che ha comunicato i dati sull' andamento degli anni 2020 e 2021 e gli effetti negativi nel settore turismo della pandemia e del recente conflitto bellico tra Russia e Ucraina. Silvio Moretti , Direttore Area Lavoro di Fipe nazionale, invece, ha raccontato l' interessante esperienza del Talent day, che vorrebbe dare una risposta al problema del reclutamento del personale, della valorizzazione delle professioni attraverso la formazione. Giovanni Berrino , assessore al lavoro della Regione Liguria ha lanciato il nuovo patto per il lavoro per l' anno 2022 per premiare le aziende del turismo che investiranno nell' occupazione. Rosanna Ghirri , Direttore del I dipartimento del Comune della Spezia ha parlato



Citta della Spezia

La Spezia

dell' esperienza virtuosa della rete per il lavoro e del progetto Mare, un' iniziativa finanziata a supporto della domanda offerta lavoro anche nel settore turismo. Il passaggio del testimone dal Comune di Santo Stefano, con la presenza del sindaco Paola Sisti, ha dato continuità al festival tra la prima edizione e la seconda. Uno sguardo del lavoro a tutto tondo dove si è parlato di pensioni, con il consulente Antonello Orlando e di welfare contrattuale con la previdenza e assistenza integrativa insieme a Mirco Ceotto di Fisascat Cisl e dell' Ente Bilaterale Nazionale del Turismo. L' ispettorato del lavoro, con la partecipazione dell' ispettrice Giusy Faillace , ha parlato dei contratti di lavoro flessibile insieme al lavoro nel turismo con Angelo Candido di Federalberghi e con il Presidente dell' Ordine dei Consulenti del lavoro Marco Sciolla che moderava. Interessanti le riflessioni di Giovanni Lorenzini, Direttore dell' Inail la Spezia e di Angelo Villa , responsabile Psal sulla convivenza possibile tra benessere e lavoro. Insieme al responsabile del settore sicurezza di Confcommercio, Roberto Corsini, si è approfondito il tema della riduzione degli infortuni in presenza di ambienti più sereni e attenti alla cura dei lavoratori. Sempre di lavoro e salute si è parlato, inoltre, nella conferenza condotta dalla dottoressa Raffaella Perfetto che ha illustrato gli effetti dannosi dell' ansia e dello stress e dato suggerimento su come gestirli in ambito lavorativo. A questo proposito non è mancato un coaching point, dove la dottoressa Patricia Stanghellini ha offerto consulenze gratuite su come sviluppare il proprio potenziale sul lavoro e su come gestire i conflitti con i colleghi. Sul presupposto che un' impresa debba essere generativa e attenta alla bellezza non sono mancate conferenze sull' arte, analizzando, assieme alla professoressa Mariella Carlotti, le formelle di Giotto Un' interessante excursus sul valore del lavoro nel Medio Evo dove si è potuto constatare che dal passato possiamo ancora trarre lezioni importanti. Attraverso, poi, la proiezione del docufilm alla ricerca della felicità, Simone Cristicchi ha proposto un percorso utile per dare valore e far bene il lavoro attraverso sette parole chiave - attenzione, lentezza, umiltà, cambiamento, memoria, talento, noi. Graditissima la partecipazione delle scuole del Liceo musicale Cardarelli, dell' Istituto Alberghiero Casini, dell' Istituto Comprensivo di Torre del Lago, e dell' Istituto Comprensivo di Santo Stefano Magra. I ragazzi hanno portato una ventata di professionalità con leggerezza e allegria attraverso la musica e il servizio di accoglienza. La loro presenza ha dato testimonianza dell' importanza del passaggio generazionale e dell' apporto fondamentale dei giovani nel lavoro e nella costruzione della società di domani. Tante le iniziative, dalle conferenze, occasioni di confronto sui tanti altri aspetti del lavoro quali il lavoro e spiritualità con Tiziano Tamussi che in una Comunità della Val di Vara fa esperienza di meditazione e lavoro. Filippo Lubrano , poi, Presidente dei giovani imprenditori di Confcommercio ha parlato, di fronte ad una platea gremita, di lavoro del futuro con i nuovi scenari dell' intelligenza artificiale. Molto seguiti gli workshop che sono stati proposti per stimolare la crescita e la cura della persona/lavoratore con Alberto Caruana che ha condotto i partecipanti in un viaggio emozionale sulle diversità culturali. Annalisa Maggiani che ha stimolato la relazione empatica con la danza e movimento terapia. Marina Calzone che ci ha fatto conoscere le proprietà degli oli essenziali

Citta della Spezia

La Spezia

e il loro uso nel lavoro. Ha concluso Maria Teresa Prato con il suo laboratorio di musicoterapia e facendo sperimentare il potere terapeutico della musica. Hanno fatto da corollario gli open day per dare risposte ai bisogni delle aziende e dei lavoratori. Si è effettuato l' incrocio tra domanda e offerta e altri servizi sul lavoro, attraverso la collaborazione del Centro per l' Impiego, della Rete per il lavoro, delle Agenzie di somministrazione Ali, Tempor, Ranstad. Con la collaborazione di Enasco si è creato un punto di ascolto sulle pensioni e con la presenza del Fondo Fonte, una consulenza ad hoc sulla previdenza complementare, un importantissimo pilastro della futura previdenza. Considerato il triste periodo di guerra non poteva mancare un punto di raccolta di medicinali e alimenti, organizzato dal movimento dei focolari con il sostegno della casa di spedizione DCS GROUP. Le offerte raccolte partiranno e tramite i corridoi umanitari, raggiungeranno le zone più colpite dell' Ucraina.

Corriere Marittimo

La Spezia

Spezia, Terminal del Golfo (gruppo Tarros) nuovi accosti traghetti e cold ironing

AdSP Mar Ligure Orientale e Gruppo Tarros presentano un accordo procedimentale per lo sviluppo del Terminal del Golfo e del territorio circostante. Obiettivi: razionalizzazione spazi, nuovo accosti traghetti, sistemi di riduzione emissioni e rumorosità, elettrificazione banchine. LA SPEZIA - Presentato oggi l' accordo procedimentale per programmare un ordinato ed efficiente sviluppo del Terminal del Golfo nel porto di La Spezia e del

31 Mar, 2022 AdSP Mar Ligure Orientale e Gruppo Tarros presentano un accordo procedimentale per lo sviluppo del Terminal del Golfo e del territorio circostante. Obiettivi: razionalizzazione spazi, nuovo accosti traghetti, sistemi di riduzione emissioni e rumorosità, elettrificazione banchine. LA **SPEZIA** - Presentato oggi l' accordo procedimentale per programmare un ordinato ed efficiente sviluppo del Terminal del Golfo nel **porto** di La **Spezia** e del territorio circostante, a presentare l' accordo: Mario Sommariva, presidente AdSP e Alberto Musso, presidente del gruppo Tarros e unico azionista del Terminal del Golfo, i due soggetti, ben consapevoli, da una parte della varietà e complessità delle attività economiche a carattere industriale, turistico, commerciale, ecc. che insistono sul nostro Golfo, e dall' altra, dell' indispensabile obiettivo di sviluppo infrastrutturale del **porto**, hanno intrapreso un percorso condiviso, con il fine di ridurre al minimo l' impatto ambientale, perseguendo gli obiettivi di sostenibilità individuati nel 'Documento di pianificazione energetica e ambientale', redatto ed approvato dall' AdSP. Rimodulata la concessione al gruppo Tarros - per consentire lo sviluppo futuro delle attività del TDG (la concessione scadrà il 30.11.2055) , da parte di AdSP, in quanto strumento indispensabile per consentire al Gruppo di avviare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo , ascoltando anche le istanze del territorio anche in termini di sostenibilità ambientale. Grazie alla concessione a TdG anche dell' area di 10.000 metri quadrati di cui all' atto integrativo n. 23/2017, Tarros potrà utilizzare la banchina lato nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto 'solettone', ubicato dove ora insistono le marine di Fossamastra. Qui troveranno spazio anche nuove attività ad alto valore aggiunto, quali, ad esempio servizi di traghetti per passeggeri e Project Cargo. AdSP si impegna realizzare le opere di copertura del diffusore ENEL di Fossamastra e provvedere allo spostamento delle marine ancora ubicate sul posto, rendendo possibile l' avvio della conversione dell' area. Si impegna altresì a proseguire l' attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall' attuale Piano Regolatore Portuale. TDG SpA si impegna a presentare l' aggiornamento del Piano di Impresa; a garantire ad AdSP la disponibilità di aree da destinare alle attività connesse all' esecuzione dei lavori di dragaggio del **porto** ; a garantire idonei spazi per l' eventuale gestione dei sedimenti in vasca di colmata; alla realizzazione degli interventi necessari a garantire lo sviluppo del trasporto



Corriere Marittimo

La Spezia

ferroviario dal Terminal e liberare le zone antistanti il quartiere da dedicare alla fascia di rispetto. Inoltre, attraverso uno specifico protocollo, con annesso cronoprogramma, AdSP e Tarros si impegnano, anche attraverso Fondi UE, a realizzare, nell'ambito degli investimenti previsti, obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità, di aumento della fascia di rispetto fra città e porto. In particolare, Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettrificazione dell'operatività portuale secondo il progetto Green Port, nonché ad adottare le migliori pratiche e più avanzate tecnologie al fine di garantire la sostenibilità ambientale dell'intervento, anche introducendo, ove possibile, ogni misura idonea a garantire l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Alberto Musso 'Sono contento perché assieme alla AdSP abbiamo condiviso e costruito un percorso in grado di portarci, finalmente, alla costruzione del nuovo terminal TDG. Il nuovo progetto permetterà al Terminal del Golfo di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio. Ringrazio il presidente Sommariva che, fin dall'inizio del suo mandato, ha mostrato forte volontà nel voler portare a compimento il Piano Regolatore del nostro porto.' 'Con questo accordo si rafforza la strategia di sviluppo infrastrutturale del porto della Spezia per raggiungere il quale è necessario focalizzarsi su una delle sue attività principali, ovvero il traffico container. Una strategia che guarda al futuro deve fondarsi sul rafforzamento delle risorse esistenti - in questo caso il Gruppo Tarros - che hanno un forte radicamento nella tradizione e nella storia di questo territorio. Ma una strategia compatibile con tutte le sfide che la modernità ci sottopone deve essere improntata al cambiamento anche dal punto di vista energetico, intermodale, della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione. Questo accordo rispecchia questi traguardi e rappresenta un patto di fiducia che si tradurrà a breve in atti tangibili', ha detto il presidente Sommariva.

Corriere Marittimo

La Spezia

La Spezia Container Terminal - Italia Marzaglia, avviato nuovo fast corridor ferroviario RHM

Al via il nuovo Fast corridor ferroviario RHM tra La Spezia Container Terminal e Terminal Italia Marzaglia Morelli (RHM): 'Si tratta del terzo fast corridor per Contship Italia.

MILANO - Nuovo fast corridor ferroviario tra la Spezia Container Terminal e il Terminal Italia Marzaglia in provincia di Modena. Questo nuovo servizio sarà gestito da RHM e rappresenta un ulteriore passo in avanti per la logistica 4.0 in termini di digitalizzazione e connessione dei sistemi applicativi tra Porto e Inland Terminal, dopo il primo fast corridor ferroviario del 2015 tra La Spezia Container Terminal e Melzo e quello del 2020 tra **Genova** PSA e Melzo che ha visto protagonista il Gruppo Contship. Lo annunciano in una nota congiunta Contship Italia e Circle Group specificando che l'attività in Marzaglia ha avuto lo start-up alla fine di febbraio e che è già operativa con un fast corridor a meno di un mese. Il nuovo corridoio ferroviario logistico permetterà di trasferire in modo rapido e 'controllato' i container in arrivo nel nodo logistico portuale della Spezia all'hub di destinazione e costituisce una valida risposta a supporto della sempre più crescente competitività del trasporto intermodale che vede la necessità di un recupero dei porti del Mediterraneo nei confronti dei porti del nord Europa. Si pensi che il traffico di merci con l'estremo oriente viene assorbito per circa il 65% dai porti del Nord Europa, a fronte del 35 % dell'area mediterranea.

'Occorre invertire questa tendenza - spiega il direttore generale di RHM, Stefano Morelli - L'infrastruttura digitale infatti permette di realizzare corridoi doganali più efficienti e controllati con tracciamento elettronico delle merci dove tutte le informazioni sono condivise tra tutti gli attori della catena, semplificando i processi di importazione e decongestionando le banchine portuali, innalzando in tal modo la competitività dei nostri porti, in un spirito di forte sensibilità alle tematiche ambientali con una riduzione significativa di emissioni CO2 e traferendo sempre di più la merce dalla strada alla ferrovia'. 'Per attrarre nuovi traffici occorre aumentare la produttività delle 'banchine' domestiche, nel ciclo sbarco ed inoltro dei contenitori verso le destinazioni finali - continua Morelli - Per superare la criticità occorre inoltre un vasto programma di investimenti, orientati allo sviluppo logistico e industriale dei porti, delle aree retroportuali e delle infrastrutture ferroviarie'. 'Siamo lieti di aver contribuito a questo progetto di digitalizzazione e ottimizzazione, in linea con il nostro obiettivo di realizzare una logistica sempre più smart, sostenibile, federativa, integrata e capace di sfruttare al meglio le componenti intermodali per ridurre costi, inquinamento e consumo di energia' ha aggiunto Luca Abatello, CEO & presidente di CIRCLE Group. Concludono nella nota Contship Italia e Circle Group: "Un plauso va all'Agenzia delle Dogane e Dei Monopoli per l'impegno e il lavoro che sta portando avanti rivolto a semplificare le procedure verso una gestione 'full digital' di documentazioni e autorizzazioni ed all'ADSP del Mar Ligure Orientale



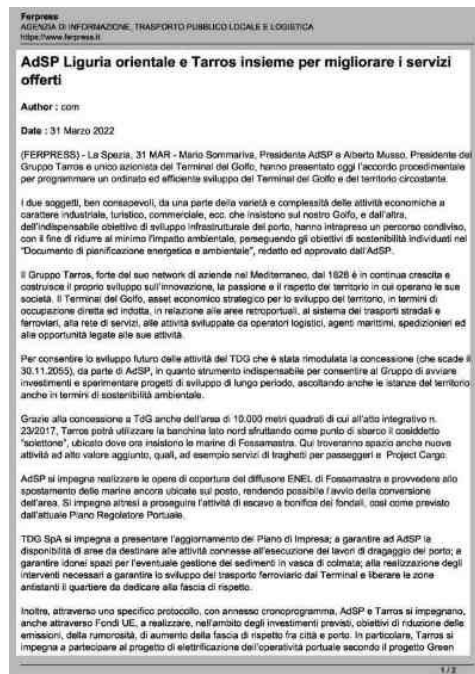
Corriere Marittimo

La Spezia

e a Terminali Italia per il supporto fondamentale dato al progetto".

AdSP Liguria orientale e Tarros insieme per migliorare i servizi offerti

(FERPRESS) La Spezia, 31 MAR Mario Sommariva, Presidente **AdSP** e Alberto Musso, Presidente del Gruppo Tarros e unico azionista del Terminal del Golfo, hanno presentato oggi l'accordo procedimentale per programmare un ordinato ed efficiente sviluppo del Terminal del Golfo e del territorio circostante. I due soggetti, ben consapevoli, da una parte della varietà e complessità delle attività economiche a carattere industriale, turistico, commerciale, ecc. che insistono sul nostro Golfo, e dall'altra, dell'indispensabile obiettivo di sviluppo infrastrutturale del porto, hanno intrapreso un percorso condiviso, con il fine di ridurre al minimo l'impatto ambientale, perseguendo gli obiettivi di sostenibilità individuati nel Documento di pianificazione energetica e ambientale, redatto ed approvato dall'**AdSP**. Il Gruppo Tarros, forte del suo network di aziende nel Mediterraneo, dal 1828 è in continua crescita e costruisce il proprio sviluppo sull'innovazione, la passione e il rispetto del territorio in cui operano le sue società. Il Terminal del Golfo, asset economico strategico per lo sviluppo del territorio, in termini di occupazione diretta ed indotta, in relazione alle aree retroportuali, al sistema dei trasporti stradali e ferroviari, alla rete di servizi, alle attività sviluppate da operatori logistici, agenti marittimi, spedizionieri ed alle opportunità legate alle sue attività. Per consentire lo sviluppo futuro delle attività del TDG che è stata rimodulata la concessione (che scade il 30.11.2055), da parte di **AdSP**, in quanto strumento indispensabile per consentire al Gruppo di avviare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo, ascoltando anche le istanze del territorio anche in termini di sostenibilità ambientale. Grazie alla concessione a TDG anche dell'area di 10.000 metri quadrati di cui all'atto integrativo n. 23/2017, Tarros potrà utilizzare la banchina lato nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto solettone, ubicato dove ora insistono le marine di Fossamastra. Qui troveranno spazio anche nuove attività ad alto valore aggiunto, quali, ad esempio servizi di traghetti per passeggeri e Project Cargo. **AdSP** si impegna realizzare le opere di copertura del diffusore ENEL di Fossamastra e provvedere allo spostamento delle marine ancora ubicate sul posto, rendendo possibile l'avvio della conversione dell'area. Si impegna altresì a proseguire l'attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall'attuale Piano Regolatore Portuale. TDG SpA si impegna a presentare l'aggiornamento del Piano di Impresa; a garantire ad **AdSP** la disponibilità di aree da destinare alle attività connesse all'esecuzione dei lavori di dragaggio del porto; a garantire idonei spazi per l'eventuale gestione dei sedimenti in vasca di colmata; alla realizzazione degli interventi necessari a garantire lo sviluppo del trasporto ferroviario dal Terminal e liberare le zone antistanti il quartiere da dedicare alla fascia di rispetto. Inoltre, attraverso uno specifico protocollo, con annesso cronoprogramma, **AdSP**



FerPress

La Spezia

e Tarros si impegnano, anche attraverso Fondi UE, a realizzare, nell'ambito degli investimenti previsti, obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità, di aumento della fascia di rispetto fra città e porto. In particolare, Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettrificazione dell'operatività portuale secondo il progetto Green Port, nonché ad adottare le migliori pratiche e più avanzate tecnologie al fine di garantire la sostenibilità ambientale dell'intervento, anche introducendo, ove possibile, ogni misura idonea a garantire l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Alberto Musso, presidente Gruppo Tarros: Sono contento perché assieme alla **ADSP** abbiamo condiviso e costruito un percorso in grado di portarci, finalmente, alla costruzione del nuovo terminal TDG. Il nuovo progetto permetterà al Terminal del Golfo di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio. Ringrazio il Presidente Sommariva che, fin dall'inizio del suo mandato, ha mostrato forte volontà nel voler portare a compimento il Piano Regolatore del nostro porto. Con questo accordo si rafforza la strategia di sviluppo infrastrutturale del porto della Spezia per raggiungere il quale è necessario focalizzarsi su una delle sue attività principali, ovvero il traffico container. Una strategia che guarda al futuro deve fondarsi sul rafforzamento delle risorse esistenti in questo caso il Gruppo Tarros che hanno un forte radicamento nella tradizione e nella storia di questo territorio. Ma una strategia compatibile con tutte le sfide che la modernità ci sottopone deve essere improntata al cambiamento anche dal punto di vista energetico, intermodale, della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione. Questo accordo rispecchia questi traguardi e rappresenta un patto di fiducia che si tradurrà a breve in atti tangibili, ha detto il Presidente Sommariva.

Informare

La Spezia

Accordo tra AdSP della Liguria Orientale e gruppo Tarros per lo sviluppo sostenibile del Terminal del Golfo

Musso: il nuovo progetto permetterà di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio

L' Autorità di Sistema Portale del Mar Ligure Orientale ha siglato un accordo con Tarros, gruppo marittimo che nel **porto** di La **Spezia** gestisce il Terminal del Golfo. L' intesa, per consentire lo sviluppo sostenibile delle attività del TdG, prevede la rimodulazione del contratto di concessione che scade il 30 novembre 2055 in modo di consentire al gruppo di avviare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo, ascoltando anche le istanze del territorio in termini di sostenibilità ambientale. L' intesa prevede che, grazie alla concessione a TdG anche dell' area di 10mila metri quadrati con atto integrativo n. 23 del 13 aprile 2017, Tarros potrà utilizzare la banchina lato nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto "solettone", ubicato dove ora insistono le marine di Fossamastra. Qui troveranno spazio anche nuove attività ad alto valore aggiunto, quali, ad esempio servizi di traghetti per passeggeri e project cargo. AdSP si impegna realizzare le opere di copertura del diffusore Enel di Fossamastra e provvedere allo spostamento delle marine ancora ubicate sul posto, rendendo possibile l' avvio della conversione dell' area. Si impegna altresì a proseguire l' attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall' attuale Piano Regolatore Portuale. Inoltre TdG si impegna a presentare l' aggiornamento del piano di impresa; a garantire ad AdSP la disponibilità di aree da destinare alle attività connesse all' esecuzione dei lavori di dragaggio del **porto**; a garantire idonei spazi per l' eventuale gestione dei sedimenti in vasca di colmata; alla realizzazione degli interventi necessari a garantire lo sviluppo del trasporto ferroviario dal terminal e liberare le zone antistanti il quartiere da dedicare alla fascia di rispetto. Inoltre, attraverso uno specifico protocollo con annesso cronoprogramma, AdSP e Tarros si impegnano, anche attraverso fondi UE, a realizzare, nell' ambito degli investimenti previsti, obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità, di aumento della fascia di rispetto fra città e **porto**. In particolare, Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettrificazione dell' operatività portuale secondo il progetto Green Port, nonché ad adottare le migliori pratiche e più avanzate tecnologie al fine di garantire la sostenibilità ambientale dell' intervento, anche introducendo, ove possibile, ogni misura idonea a garantire l' efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili. «Sono contento - ha sottolineato il presidente del gruppo Tarros, Alberto Musso - perché assieme alla AdSP abbiamo condiviso e costruito un percorso in grado di portarci, finalmente, alla costruzione del nuovo terminal TdG. Il nuovo progetto permetterà al Terminal del Golfo di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio. Ringrazio il presidente Sommariva che, fin dall' inizio del suo mandato, ha mostrato forte volontà nel voler portare



Informare

La Spezia

a compimento il Piano Regolatore del nostro **porto**». «Con questo accordo - ha commentato il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale, Mario Sommariva - si rafforza la strategia di sviluppo infrastrutturale del **porto** della **Spezia** per raggiungere il quale è necessario focalizzarsi su una delle sue attività principali, ovvero il traffico container. Una strategia che guarda al futuro deve fondarsi sul rafforzamento delle risorse esistenti - in questo caso il gruppo Tarros - che hanno un forte radicamento nella tradizione e nella storia di questo territorio. Ma una strategia compatibile con tutte le sfide che la modernità ci sottopone deve essere improntata al cambiamento anche dal punto di vista energetico, intermodale, della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione. Questo accordo rispecchia questi traguardi e rappresenta un patto di fiducia che si tradurrà a breve in atti tangibili». .

Informazioni Marittime

La Spezia

La Spezia, Tarros espande il Terminal del Golfo

10 mila metri quadri in più di spazi concessi nel 2017, accosti per traghetti sul solettone, ampliamento ferroviario e dragaggi, tra le altre cose. Accordo con l' autorità portuale

Mario Sommariva, presidente dell' Autorità di sistema portuale di La Spezia, e Alberto Musso, presidente del Gruppo Tarros e unico azionista del Terminal del Golfo (TdG), hanno presentato oggi l' accordo procedimentale per programmare lo sviluppo del terminal e del territorio circostante. Grazie alla concessione a Terminal del Golfo di un' ulteriore area di 10 mila metri quadri (risalente al 2017), Tarros potrà utilizzare la banchina lato Nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto "solettone", nell' area delle marine di Fossamastra, che andranno spostate. Qui troveranno spazio anche nuove attività come i servizi di traghetti per passeggeri e i project cargo. Dal canto suo, l' Autorità di sistema portuale della Liguria Orientale si impegna a realizzare le opere di copertura del diffusore Enel di Fossamastra e a riallocare le marine, rendendo possibile l' avvio della conversione dell' area. Si impegna altresì a proseguire l' attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall' attuale piano regolatore portuale. Per consentire lo sviluppo futuro di queste attività, la concessione a Terminal del Golfo, che scade nel 2055, è stata rimodulata «per consentire al gruppo - si legge in una nota dell' autorità portuale - di avviare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo, ascoltando anche le istanze del territorio anche in termini di sostenibilità ambientale». Riassumendo, tutto questo richiederà un aggiornamento del piano d' impresa di Terminal del Golfo, la disponibilità dell' autorità portuale a concedere nuove aree e ad effettuare i dragaggi, oltre a garantire idonei spazi per l' eventuale gestione dei sedimenti in vasca di colmata. Infine, la realizzazione degli interventi necessari a garantire lo sviluppo del trasporto ferroviario dal terminal gestito da Tarros liberando le zone antistanti il quartiere. Infine, attraverso uno specifico protocollo con cronoprogramma, autorità di sistema portuale di La Spezia e Tarros si impegnano, anche attraverso fondi europei, a realizzare investimenti ambientali come quelli che riducono le emissioni, la rumorosità e aumentano la fascia di rispetto fra città e porto. In particolare, Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettrificazione delle banchine, per permettere alle navi in sosta di spegnere i motori e allacciarsi alla rete elettrica di terra (risorse derivanti dai fondi governativi "green ports"), nonché ad adottare in generale le migliori pratiche e le migliori tecnologie a disposizione. «Sono contento - commenta Alberto Musso, presidente del gruppo Tarros - perché assieme all' autorità portuale abbiamo condiviso e costruito un percorso in grado di portarci, finalmente, alla costruzione del nuovo terminal di Terminal del Golfo. Il nuovo progetto ci permetterà di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio. Ringrazio il presidente **Sommariva** che, fin dall' inizio del suo mandato, ha mostrato



Informazioni Marittime

La Spezia

forte volontà nel voler portare a compimento il Piano Regolatore del nostro porto». «Con questo accordo - commenta il presidente dell' autorità di sistema portuale, **Mario Sommariva** - si rafforza la strategia di sviluppo infrastrutturale del porto della Spezia per raggiungere il quale è necessario focalizzarsi su una delle sue attività principali, ovvero il traffico container. Una strategia che guarda al futuro deve fondarsi sul rafforzamento delle risorse esistenti, in questo caso il gruppo Tarros, che hanno un forte radicamento nella tradizione e nella storia di questo territorio. Ma una strategia compatibile con tutte le sfide che la modernità ci sottopone deve essere improntata al cambiamento anche dal punto di vista energetico, intermodale, della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione. Questo accordo rispecchia questi traguardi e rappresenta un patto di fiducia che si tradurrà a breve in atti tangibili».

Tarros e AdSp per sviluppo Terminal del Golfo

Previsti nuovo accosto per traghetti e l'elettrificazione delle banchine

Redazione

LA SPEZIA Tarros e AdSp MLO insieme per lo sviluppo del Terminal del Golfo. Questa mattina, infatti, Mario Sommariva, presidente AdSp e Alberto Musso, presidente del Gruppo Tarros e unico azionista del Terminal del Golfo, hanno presentato l'accordo procedimentale per programmare un ordinato ed efficiente sviluppo del Terminal del Golfo e del territorio circostante. I due soggetti, ben consapevoli, da una parte della varietà e complessità delle attività economiche a carattere industriale, turistico, commerciale, ecc. che insistono sul nostro Golfo, e dall'altra, dell'indispensabile obiettivo di sviluppo infrastrutturale del porto, hanno intrapreso un percorso condiviso, con il fine di ridurre al minimo l'impatto ambientale, perseguendo gli obiettivi di sostenibilità individuati nel Documento di pianificazione energetica e ambientale, redatto ed approvato dall'AdSp. Il Gruppo Tarros, forte del suo network di aziende nel Mediterraneo, dal 1828 è in continua crescita e costruisce il proprio sviluppo sull'innovazione, la passione e il rispetto del territorio in cui operano le sue società. Il Terminal del Golfo, asset economico strategico per lo sviluppo del territorio, in termini di occupazione diretta ed indotta, in relazione alle aree retroportuali, al sistema dei trasporti stradali e ferroviari, alla rete di servizi, alle attività sviluppate da operatori logistici, agenti marittimi, spedizionieri ed alle opportunità legate alle sue attività. Per consentire lo sviluppo futuro delle attività del TdG che è stata rimodulata la concessione (che scade il 30.11.2055), da parte di AdSp, in quanto strumento indispensabile per consentire al Gruppo di avviare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo, ascoltando anche le istanze del territorio anche in termini di sostenibilità ambientale. Grazie alla concessione a TdG anche dell'area di 10.000 metri quadrati di cui all'atto integrativo n. 23/2017, Tarros potrà utilizzare la banchina lato nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto solettone, ubicato dove ora insistono le marine di Fossamastra. Qui troveranno spazio anche nuove attività ad alto valore aggiunto, quali, ad esempio servizi di traghetti per passeggeri e project cargo. AdSp si impegna realizzare le opere di copertura del diffusore Enel di Fossamastra e provvedere allo spostamento delle marine ancora ubicate sul posto, rendendo possibile l'avvio della conversione dell'area. Si impegna altresì a proseguire l'attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall'attuale Piano Regolatore Portuale. Da parte sua, TdG Spa provvederà a presentare l'aggiornamento del Piano d'impresa; a garantire ad AdSp la disponibilità di aree da destinare alle attività connesse all'esecuzione dei lavori di dragaggio del porto; a garantire idonei spazi per l'eventuale gestione dei sedimenti in vasca di colmata; alla realizzazione degli interventi necessari a garantire lo sviluppo del trasporto ferroviario dal terminal e liberare le zone antistanti il quartiere da dedicare alla fascia di rispetto.



Messaggero Marittimo

La Spezia

Inoltre, attraverso uno specifico protocollo, con annesso cronoprogramma, AdSp e Tarros si impegnano, anche attraverso Fondi Ue, a realizzare, nell'ambito degli investimenti previsti, obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità, di aumento della fascia di rispetto fra città e porto. In particolare, Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettrificazione dell'operatività portuale secondo il progetto Green Port, nonché ad adottare le migliori pratiche e più avanzate tecnologie al fine di garantire la sostenibilità ambientale dell'intervento, anche introducendo, ove possibile, ogni misura idonea a garantire l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Alberto Musso, presidente Gruppo Tarros si è detto contento perché assieme alla AdSp abbiamo condiviso e costruito un percorso in grado di portarci, finalmente, alla costruzione del nuovo TdG. Il nuovo progetto permetterà al Terminal del Golfo di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio. Ringrazio il Presidente Sommariva che, fin dall'inizio del suo mandato, ha mostrato forte volontà nel voler portare a compimento il Piano Regolatore del nostro porto. Con questo accordo si rafforza la strategia di sviluppo infrastrutturale del porto della Spezia per raggiungere il quale è necessario focalizzarsi su una delle sue attività principali, ovvero il traffico container. Una strategia che guarda al futuro deve fondarsi sul rafforzamento delle risorse esistenti in questo caso il Gruppo Tarros che hanno un forte radicamento nella tradizione e nella storia di questo territorio. Ma una strategia compatibile con tutte le sfide che la modernità ci sottopone deve essere improntata al cambiamento anche dal punto di vista energetico, intermodale, della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione. Questo accordo rispecchia questi traguardi e rappresenta un patto di fiducia che si tradurrà a breve in atti tangibili, ha concluso il presidente Sommariva.

La Spezia, accordo tra AdSP e Tarros

di Redazione

Mario Sommariva, Presidente **AdSP** e Alberto Musso, Presidente del Gruppo Tarros e unico azionista del Terminal del Golfo, hanno presentato oggi l'accordo procedimentale per programmare un ordinato ed efficiente sviluppo del Terminal del Golfo e del territorio circostante. I due soggetti, ben consapevoli, da una parte della varietà e complessità delle attività economiche a carattere industriale, turistico, commerciale, ecc. che insistono sul Golfo, e dall'altra, dell'indispensabile obiettivo di sviluppo infrastrutturale del porto, hanno intrapreso un percorso condiviso, con il fine di ridurre al minimo l'impatto ambientale, perseguendo gli obiettivi di sostenibilità individuati nel 'Documento di pianificazione energetica e ambientale', redatto ed approvato dall'**AdSP**. Il Terminal del Golfo è considerato un asset economico strategico per lo sviluppo del territorio, in termini di occupazione diretta ed indotta, in relazione alle aree retroportuali, al sistema dei trasporti stradali e ferroviari, alla rete di servizi, alle attività sviluppate da operatori logistici, agenti marittimi, spedizionieri ed alle opportunità legate alle sue attività. Per consentire lo sviluppo futuro delle attività del TDG, è stata rimodulata la concessione (che scade il 30.11.2055), da parte di **AdSP**, in quanto strumento indispensabile per consentire al Gruppo di avviare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo, ascoltando anche le istanze del territorio anche in termini di sostenibilità ambientale. Grazie alla concessione a TdG anche dell'area di 10.000 metri quadrati di cui all'atto integrativo n. 23/2017, Tarros potrà utilizzare la banchina lato nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto 'solettone', ubicato dove ora insistono le marine di Fossamastra. Qui troveranno spazio anche nuove attività ad alto valore aggiunto, quali, ad esempio servizi di traghetti per passeggeri e Project Cargo. **AdSP** si impegna realizzare le opere di copertura del diffusore ENEL di Fossamastra e provvedere allo spostamento delle marine ancora ubicate sul posto, rendendo possibile l'avvio della conversione dell'area. Si impegna altresì a proseguire l'attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall'attuale Piano Regolatore Portuale. TDG SpA si impegna a presentare l'aggiornamento del Piano di Impresa; a garantire ad **AdSP** la disponibilità di aree da destinare alle attività connesse all'esecuzione dei lavori di dragaggio del porto; a garantire idonei spazi per l'eventuale gestione dei sedimenti in vasca di colmata; alla realizzazione degli interventi necessari a garantire lo sviluppo del trasporto ferroviario dal Terminal e liberare le zone antistanti il quartiere da dedicare alla fascia di rispetto. Inoltre, attraverso uno specifico protocollo, con annesso cronoprogramma, **AdSP** e Tarros si impegnano, anche attraverso Fondi UE, a realizzare, nell'ambito degli investimenti previsti, obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità, di aumento della fascia di rispetto fra città e porto. In particolare,



Port News

La Spezia

Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettrificazione dell'operatività portuale secondo il progetto Green Port, nonché ad adottare le migliori pratiche e più avanzate tecnologie al fine di garantire la sostenibilità ambientale dell'intervento, anche introducendo, ove possibile, ogni misura idonea a garantire l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili.

Accordo tra AdSP e Gruppo Tarros: 'Così cambierà il Terminal del Golfo'

Tra gli obiettivi la razionalizzazione degli spazi, il nuovo accosto per traghetti e l'elettificazione delle banchine

Redazione

Tra gli obiettivi la razionalizzazione degli spazi, il nuovo accosto per traghetti e l'elettificazione delle banchine La Spezia - Il Terminal del Golfo è pronto a cambiare ed entro fine anno sarà presentato il cronoprogramma. Diversi gli obiettivi dell'accordo siglato da **Mario Sommariva**, Presidente AdSP e Alberto Musso, Presidente del Gruppo Tarros e unico azionista del Terminal del Golfo. Grazie a questa intesa si vuole ottenere la razionalizzazione degli spazi, il nuovo accosto per traghetti, i sistemi di riduzione delle emissioni e delle rumorosità, l'elettificazione delle banchine, l'aumento fascia di rispetto e l'efficientamento linea ferroviaria. "Grazie alla concessione a TdG anche dell'area di 10.000 metri quadrati, Tarros potrà utilizzare la banchina lato nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto 'solettone', ubicato dove ora insistono le marine di Fossamastra. Qui troveranno spazio anche nuove attività ad alto valore aggiunto, quali, ad esempio servizi di traghetti per passeggeri e Project Cargo. AdSP si impegna realizzare le opere di copertura del diffusore ENEL di Fossamastra e provvedere allo spostamento delle marine ancora ubicate sul posto, rendendo possibile l'avvio della conversione dell'area. Si impegna altresì a proseguire l'attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall'attuale Piano Regolatore Portuale", si legge nella nota stampa. Inoltre AdSP e Tarros si impegnano, anche attraverso Fondi UE, a realizzare obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità, di aumento della fascia di rispetto fra città e porto. "In particolare, Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettificazione dell'operatività portuale secondo il progetto Green Port, nonché ad adottare le migliori pratiche e più avanzate tecnologie al fine di garantire la sostenibilità ambientale dell'intervento, anche introducendo, ove possibile, ogni misura idonea a garantire l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili", si legge nell'accordo sottoscritto. Alberto Musso, presidente Gruppo Tarros: 'Sono contento perché assieme alla ADSP abbiamo condiviso e costruito un percorso in grado di portarci, finalmente, alla costruzione del nuovo terminal TDG. Il nuovo progetto permetterà al Terminal del Golfo di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio. Ringrazio il Presidente **Sommariva** che, fin dall'inizio del suo mandato, ha mostrato forte volontà nel voler portare a compimento il Piano Regolatore del nostro porto.' 'Con questo accordo si rafforza la strategia di sviluppo infrastrutturale del porto della Spezia per raggiungere il quale è necessario focalizzarsi su una delle sue attività principali, ovvero il traffico container. Una strategia che guarda al futuro deve fondarsi sul rafforzamento delle risorse esistenti - in questo caso il Gruppo Tarros - che hanno un forte radicamento nella tradizione



Ship Mag

La Spezia

e nella storia di questo territorio. Ma una strategia compatibile con tutte le sfide che la modernità ci sottopone deve essere improntata al cambiamento anche dal punto di vista energetico, intermodale, della sostenibilità ambientale e della digitalizzazione. Questo accordo rispecchia questi traguardi e rappresenta un patto di fiducia che si tradurrà a breve in atti tangibili', ha detto il Presidente **Sommariva** . Accordo-Tarros-8-marzo-2022-ultima-versione-CLEAN.

Shipping Italy

La Spezia

Nel futuro del Terminal Del Golfo a Spezia anche traghetti, passeggeri e project cargo

Rispetto ai piani originari è scaduto l' accordo siglato con i gruppi Arkas e Fratelli Cosulich che prevedeva la realizzazione di un terminal full container

Seppure se ne parli ormai da quasi un decennio (2013), il nuovo piano di sviluppo e di ampliamento del Terminal del Golfo di Tarros a La Spezia solo adesso sembra poter concretamente prendere avvio e, rispetto, ai piani originari, diverse nel frattempo sono cambiate. Non sarà infatti, come inizialmente era stato concepito, un terminal full-container ma una banchina multipurpose dove convivranno container, rotabili, merci varie e probabilmente anche passeggeri. Ad oggi il progetto, così come il capitale della società Terminal del Golfo, è al 100% della famiglia Musso e quell' accordo siglato allora con i gruppi Arkas e Fratelli Cosulich nel frattempo è scaduto, dunque non appare scontato (anche se rimane possibile) che saranno in tre a guidare lo sviluppo della nuova banchina. Potrebbe essere anche da solo l' imprenditore Alberto Musso a portarlo avanti oppure decidere di farlo insieme ad altri partner. Recentemente il numero uno del gruppo Arkas, Lucien Arkas, era andato in visita a la spezia per parlare anche di questo progetto . In linea di massima rimangono confermati i numeri dell' ampliamento: circa 100 milioni di euro per realizzare nuovi banchinamenti che daranno origine a un ampliamento di superficie pari a 79.000 mq (rispetto agli attuali 42.517 mq) per una superficie totale di piazzali pari a circa 121.517 mq. **Mario Sommariva**, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mar Ligure orientale**, e lo stesso Alberto Musso, presidente del Gruppo Tarros e 'unico azionista del Terminal del Golfo' (precisazione non secondaria), hanno presentato oggi l' accordo procedimentale 'per programmare un ordinato ed efficiente sviluppo' dello stesso terminal container spezzino e del territorio circostante. Lo ha reso noto la stessa port authority specificando che i due soggetti hanno intrapreso un percorso condiviso, con il fine di ridurre al minimo l' impatto ambientale, perseguendo gli obiettivi di sostenibilità individuati nel 'Documento di pianificazione energetica e ambientale' redatto e approvato dall' Adsp. Per consentire lo sviluppo futuro delle attività del Terminal Del Golfo è stata 'rimodulata la concessione (che scade il 30.11.2055), da parte di AdSP, in quanto strumento indispensabile per consentire al gruppo di avviare investimenti e sperimentare progetti di sviluppo di lungo periodo, ascoltando anche le istanze del territorio anche in termini di sostenibilità ambientale'. La stessa nota spiega che, 'grazie alla concessione a Terminal del Golfo anche dell' area di 10.000 metri quadrati di cui all' atto integrativo n. 23/2017, Tarros potrà utilizzare la banchina lato nord sfruttando come punto di sbarco il cosiddetto 'solettone', ubicato dove ora insistono le marine di Fossamastra. Qui troveranno spazio anche nuove attività ad alto valore aggiunto, quali, ad esempio servizi di traghetti per passeggeri e project cargo'. L' Adsp si impegna a realizzare le opere di copertura del diffusore Enel di Fossamastra e provvedere



Shipping Italy

La Spezia

allo spostamento delle marine ancora ubicate sul posto, rendendo possibile l' avvio della conversione dell' area. Si impegna altresì a proseguire l' attività di escavo e bonifica dei fondali, così come previsto dall' attuale Piano Regolatore **Portuale**. Terminal del Golfo dal canto suo si impegna a presentare l' aggiornamento del proprio Piano d' impresa, a garantire alla port authority la disponibilità di aree da destinare alle attività connesse all' esecuzione dei lavori di dragaggio del porto, a garantire idonei spazi per l' eventuale gestione dei sedimenti in vasca di colmata, alla realizzazione degli interventi necessari a garantire lo sviluppo del trasporto ferroviario dal terminal e liberare le zone antistanti il quartiere da dedicare alla fascia di rispetto. Inoltre, attraverso uno specifico protocollo, con annesso cronoprogramma, Adsp e Tarros si impegnano, anche attraverso fondi comunitari, a realizzare, nell' ambito degli investimenti previsti, obiettivi di riduzione delle emissioni, della rumorosità, di aumento della fascia di rispetto fra città e porto. In particolare, Tarros si impegna a partecipare al progetto di elettrificazione dell' operatività **portuale** secondo il progetto Green Port, nonché ad adottare le migliori pratiche e più avanzate tecnologie al fine di garantire la sostenibilità ambientale dell' intervento, anche introducendo, ove possibile, ogni misura idonea a garantire l' efficienza energetica e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Queste le parole di Alberto Musso, presidente del Gruppo Tarros: 'Sono contento perché assieme alla Adsp abbiamo condiviso e costruito un percorso in grado di portarci, finalmente, alla costruzione del nuovo terminal Tdg. Il nuovo progetto permetterà al Terminal del Golfo di sviluppare traffici, assumere nuovi collaboratori e creare nuove opportunità per il nostro territorio. Ringrazio il Presidente **Sommariva** che, fin dall' inizio del suo mandato, ha mostrato forte volontà nel voler portare a compimento il Piano Regolatore del nostro porto'.

INTERVISTA/ Paita: "Emendamenti ddl Concorrenza, non colgono la difficoltà attuale dei porti"

Paita, presidente Commissione Trasporti della Camera, su emendamenti porti a ddl Concorrenza «Attenzione a non rimettere in discussione un equilibrio che, in questo momento, sta producendo buoni risultati in termini di operatività».

Lucia Nappi **LIVORNO** - Cresce l'ipotesi del ritiro degli emendamenti a l ddl Concorrenza riguardanti il sistema portuale, presentati al Senato da alcuni esponenti di Lega, Forza Italia, Fratelli d'Italia e Italia Viva e su cui si è aperto il fronte del dissenso politico e sindacale. «Per quanto riguarda Italia Viva si andrà ad un sostanziale ripensamento forse ad un'ipotesi di ritiro di alcuni di questi emendamenti»- spiega Raffaella Paita (Italia Viva) presidente della Commissione Trasporti alla Camera, sentita da Corriere marittimo a margine della conferenza stampa svolta stamani a Palazzo Rosciano, sede AdSP di **Livorno**. (VAI ALLA VIDEO INTERVISTA) « Penso che alcuni emendamenti non abbiano colto il segno della difficoltà che in questo momento hanno i porti » tiene a precisare Paita - « In questo momento le realtà portuali e i lavoratori hanno vissuto una grande difficoltà » - continuando - « abbiamo appena fatto un intervento importante sull'incentivo all'esodo e sugli aiuti alle Compagnie. Dobbiamo stare molto attenti a non rimettere in discussione un equilibrio che, in questo momento, sta producendo buoni risultati in termini di operatività. Invito tutti ad un po' di cautela e capacità di andare oltre le solite tematiche. Per quanto riguarda la mia forza politica, stiamo lavorando per evitare che alcuni emendamenti possano essere male interpretati ». Quale è la posizione all'interno della Commissione da lei presieduta, c'è omogeneità di idee sul tema? « La discussione è avvenuta al Senato, non ci ha visti protagonisti. In generale lavoriamo come Commissione spesso in termini unanimi, anche coinvolgendo le opposizioni. Sul fare si combatte ogni tentativo di dire dei no. Questa Commissione è operativa e concreta. Ho parlato con i colleghi del Senato, massima serenità per quanto riguarda Italia Viva, c'è una riflessione su evitare che alcune questioni che sono state poste negli emendamenti possano essere interpretate male dal punto di vista del lavoro ». Sull'autoproduzione ci sono delle contraddizioni « Ci sono delle contraddizioni, era stata fatta una norma nel decreto Rilancio per regolamentare e limitare l'autoproduzione e la stessa forza politica che aveva lavorato a quella norma alla Camera, ha presentato un emendamento al Senato che toglie quella limitazione » - il riferimento è al PD - « evidentemente questa discussione nell'ambito della maggioranza in questa fase non è stata affrontata con il piglio giusto, altrimenti non ci sarebbero state queste discrepanze ».



AdSP del Mar Tirreno Settentrionale - Commissione Trasporti della Camera in visita a Livorno

Il presidente Guerrieri riceve una delegazione guidata dalla deputata Raffaella Paita

Questa mattina, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, ha ricevuto nel quartier generale della port authority una delegazione della Commissione Trasporti alla Camera, guidata da Raffaella Paita Presenti, oltre alla deputata di Italia Viva, anche i parlamentari Andrea Romano (PD), Edoardo Rixi (Lega Nord), Roberto Traversi (Movimento 5Stelle), Antonio Tasso (gruppo Misto) e Riccardo Zucconi (Fratelli d' Italia). La visita fa parte di un ciclo di incontri che la delegazione ha detto di voler organizzare per toccare con mano la realtà portuale italiana ed è stata interpretata come un importante segnale di attenzione per i porti dell' Alto Tirreno, a cominciare da **Livorno**, che con la realizzazione della Darsena Europa sta traguardando importanti obiettivi di sviluppo e crescita in termini di occupazione e traffici. Molti i temi affrontati durante l' incontro. Si è parlato di infrastrutture, di collegamenti intermodali e ferroviari ma anche di Zone Logistiche Speciali, di cybersecurity, innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale. Tutti argomenti su cui il presidente Guerrieri si è approfonditamente soffermato durante la presentazione dei lavori in corso d' opera o avviati dall' AdSP durante il suo mandato. "Quella di oggi è una ulteriore dimostrazione dell' attenzione e cura che il Parlamento italiano ha nei confronti del nostro sistema portuale" ha detto il n.1 dei porti di **Livorno** e Piombino. "Sono grato, in particolare, alla IX Commissione per l' importante lavoro che svolge quotidianamente a supporto del nostro operato. E' per noi un punto di riferimento fondamentale" ha aggiunto. Nel corso dell' incontro, sono emerse da parte dei parlamentari posizioni molto chiare su alcuni dei problemi di cui soffre la portualità italiana, a cominciare dai dragaggi, che - ha precisato Raffaella Paita - devono essere realizzati in modo efficiente e veloce. Necessario da questo punto di vista uno snellimento delle attività di analisi ecotossicologica delle acque, così come è apparso opportuno, garantire, sempre in tema di snellimento e omogenizzazione normativa, l' applicazione delle norme di semplificazione previste per le opere ricomprese nel PNRR e nel Fondo Complementare anche a quelle commissariate. Altro tema, toccato un po' da tutti i parlamentari presenti, quello del potenziamento delle connessioni ferroviarie e di ultimo miglio. A **Livorno**, è stato sottolineato, le opere di infrastrutturazione terrestre sono importanti tanto quanto quella di espansione a mare: il collegamento con la linea Tirrenica, lo scavalco ferroviario tra il **porto** e l' interporto Vespucci, le connessioni con la Collesalveti-Vada e il bypass della Stazione di Pisa, permettono, in sostanza, di allargare i mercati di riferimento dello scalo labronico, contribuendo a far defluire velocemente la merce. Da Paita a Romano, passando per Rixi, i deputati hanno considerato prioritario richiamare RFI a un maggiore impegno verso la realizzazione delle opere di collegamento previste, considerate funzionali



Presenti, oltre alla deputata di Italia Viva, anche i parlamentari Andrea Romano (PD), Edoardo Rixi (Lega Nord), Roberto Traversi (Movimento 5Stelle), Antonio Tasso (gruppo Misto) e Riccardo Zucconi (Fratelli d'Italia).

La visita fa parte di un ciclo di incontri che la delegazione ha detto di voler organizzare per toccare con mano la realtà portuale italiana ed è stata interpretata come un importante segnale di attenzione per i porti dell' Alto Tirreno, a cominciare da Livorno, che con la realizzazione della Darsena Europa sta traguardando importanti obiettivi di sviluppo e crescita in termini di occupazione e traffici.

Informatore Navale

Livorno

allo sviluppo del porto di Livorno. "Il rischio che non possiamo correre - ha detto Rixi - è quello di uno sfasamento dei tempi di realizzazione tra la Darsena Europa e le opere di collegamento"). La ZLS ha rappresentato un altro tema di confronto. A farne menzione è stato, in particolare, Andrea Romano: "Livorno avrà presto una Zona Economica Speciale - ha detto- è importante venga salvaguardato il ruolo di governance delle AdSP e che quindi non si individui per la ZLS un commissario o, comunque, una persona diversa da quella del presidente"). Tema molto sentito, quello del lavoro portuale. "Con il decreto mille proroghe abbiamo introdotto un fondo incentivi per rinnovare la forza lavoro. Si tratta di un primo passo. Ora dobbiamo aprire con il Ministero del lavoro un capitolo su come la riforma degli ammortizzatori sociali deve guardare al lavoro portuale nella sua specificità" ha concluso Romano. Alla riunione hanno preso parte anche il segretario generale dell' AdSP, Matteo Paroli, la vice commissaria della Darsena Europa, Roberta Macii, e i dirigenti dell' AdSP, Simone Gagliani, Cinthia De Luca e Sandra Muccetti.

La Commissione Trasporti della Camera in visita a Livorno

Il presidente Guerrieri ha ricevuto una delegazione guidata dalla deputata Raffaella Paita

Vezio Benetti

LIVORNO La Commissione Trasporti della Camera è stata ricevuta dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale, Luciano Guerrieri. La delegazione era guidata dalla presidente Raffaella Paita. Presenti, oltre alla deputata di Italia Viva, anche i parlamentari Andrea Romano (PD), Edoardo Rixi (Lega Nord), Roberto Traversi (Movimento 5Stelle), Antonio Tasso (gruppo Misto) e Riccardo Zucconi (Fratelli d'Italia). La visita fa parte di un ciclo di incontri che la delegazione ha detto di voler organizzare per toccare con mano la realtà portuale italiana ed è stata interpretata come un importante segnale di attenzione per i porti dell'Alto Tirreno, a cominciare da Livorno, che con la realizzazione della darsena Europa sta traguardando importanti obiettivi di sviluppo e crescita in termini di occupazione e traffici. Molti i temi affrontati durante l'incontro. Si è parlato di infrastrutture, di collegamenti intermodali e ferroviari ma anche di Zone Logistiche Speciali, di cyber security, innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale. Tutti argomenti su cui il presidente Guerrieri si è approfonditamente soffermato durante la presentazione dei lavori in corso d'opera o avviati dall'AdSp durante il suo mandato. Quella di oggi è una ulteriore dimostrazione dell'attenzione e cura che il Parlamento italiano ha nei confronti del nostro sistema portuale ha detto il presidente dei porti di Livorno e Piombino. Sono grato, in particolare, alla IX Commissione per l'importante lavoro che svolge quotidianamente a supporto del nostro operato. E' per noi un punto di riferimento fondamentale ha aggiunto. Nel corso dell'incontro, sono emerse da parte dei parlamentari posizioni molto chiare su alcuni dei problemi di cui soffre la portualità italiana, a cominciare dai dragaggi, che ha precisato Raffaella Paita devono essere realizzati in modo efficiente e veloce. Necessario da questo punto di vista uno snellimento delle attività di analisi ecotossicologica delle acque, così come è apparso opportuno, garantire, sempre in tema di snellimento e omogenizzazione normativa, l'applicazione delle norme di semplificazione previste per le opere ricomprese nel Pnrr e nel Fondo Complementare anche a quelle commissariate. Altro tema, toccato un po' da tutti i parlamentari presenti, quello del potenziamento delle connessioni ferroviarie e di ultimo miglio. A Livorno, è stato sottolineato, le opere di infrastrutturazione terrestre sono importanti tanto quanto quella di espansione a mare: il collegamento con la linea trenica, lo scavalco ferroviario tra il porto e l'interporto Vespucci, le connessioni con la Collesalvetti-Vada e il bypass della stazione di Pisa, permettono, in sostanza, di allargare i mercati di riferimento dello scalo labronico, contribuendo a far defluire velocemente la merce. Da Paita a Romano, passando per Rixi, i deputati hanno considerato prioritario richiamare Rfi a un maggiore impegno verso la realizzazione delle opere di collegamento previste, considerate funzionali allo sviluppo del porto di Livorno. Il rischio che



Messaggero Marittimo

Livorno

non possiamo correre ha detto Rixi è quello di uno sfasamento dei tempi di realizzazione tra la darsena Europa e le opere di collegamento. La ZIs ha rappresentato un altro tema di confronto. A farne menzione è stato, in particolare, Andrea Romano: Livorno avrà presto una Zona Economica Speciale ha detto- è importante venga salvaguardato il ruolo di governance delle AdSp e che quindi non si individui per la ZIs un commissario o, comunque, una persona diversa da quella del presidente. Tema molto sentito, quello del lavoro portuale. Con il decreto mille proroghe abbiamo introdotto un fondo incentivi per rinnovare la forza lavoro. Si tratta di un primo passo. Ora dobbiamo aprire con il ministero del lavoro un capitolo su come la riforma degli ammortizzatori sociali deve guardare al lavoro portuale nella sua specificità ha concluso Romano. Alla riunione hanno preso parte anche il segretario generale dell'AdSp, Matteo Paroli, la vice commissaria della darsena Europa, Roberta Macii, e i dirigenti dell'Authority Simone Gagliani, Cinthia De Luca e Sandra Muccetti.

Delegazione della Commissione Trasporti a Palazzo Rosciano

Presentate le attività presenti e future dell'AdSp

Redazione

LIVORNO Questa mattina una delegazione della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei deputati è stata ricevuta a Palazzo Rosciano dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri. Una visita importante l'ha definita Guerrieri che segue con grande attenzione le questioni della portualità. Lo conferma l'ho avuta dalla presidente Raffaella Paita, e dagli altri componenti presenti all'incontro che è stata l'occasione per presentare il lavoro in corso e le future attività dell'AdSp. Abbiamo sottolineato quelle più importanti come la Darsena Europa, il micro tunnel. Ma Abbiamo parlato anche degli altri porti che gestiamo: Piombino e quelli elbani, facendo presente anche quello che stiamo facendo nel settore energetico, e per l'accessibilità. Guerrieri ha inoltre sottolineato quelle cose che ancora devo essere realizzate, come il progetto raccordo, oltre a tutta una serie di questioni legislative che potrebbero darci la possibilità di migliorare. Tra queste due in particolare: la ZIs e i dragaggi.



The screenshot shows the top of a web article. At the top left is the logo for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINONI SRL'. Below it are social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube, and a search bar. The main title of the article is 'Delegazione della Commissione Trasporti a Palazzo Rosciano' in a large, bold font. Below the title is a sub-headline: 'Presentate le attività presenti e future dell'AdSp'. There is a small video player area with a black background and the text 'Your browser can't play this video. Learn more'. Below the video player is a short text snippet: 'LIVORNO - Questa mattina una delegazione della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) della Camera dei deputati è stata ricevuta a Palazzo Rosciano dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri.' followed by a quote: '"Una visita importante" l'ha definita Guerrieri "che segue con grande attenzione le questioni della portualità. Lo conferma l'ho avuta dalla presidente Raffaella Paita, e dagli altri componenti presenti all'incontro" che è stata l'occasione per presentare il lavoro in corso e le future attività dell'AdSp. Abbiamo sottolineato quelle più importanti come la Darsena Europa, il micro tunnel. Ma Abbiamo parlato anche degli altri porti che gestiamo: Piombino e quelli elbani, facendo presente anche quello che stiamo facendo nel settore energetico, e per l'accessibilità. Guerrieri ha inoltre sottolineato quelle cose che ancora devo essere realizzate, come il progetto raccordo, oltre a tutta una serie di questioni legislative che potrebbero darci la possibilità di migliorare. Tra queste due in particolare: la ZIs e i dragaggi.'

Raffaella Paita elogia il porto di Livorno

Sta ottenendo ottimi risultati ed ha un presidente particolarmente dinamico

Redazione

LIVORNO Raffaella Paita elogia il porto di Livorno. Nell'ambito di un programma di visite nei porti italiani, questa mattina la presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita è stata ricevuta dal presidente dell'AdSp MTS Luciano Guerrieri. Il porto di Livorno ha detto Paita sta ottenendo ottimi risultati, si sta riprendendo bene dopo la pandemia, e oggi ha un presidente particolarmente dinamico che sta davvero portando dei grandi risultati. Prima ci ha illustrato il vasto programma dei lavori. Sulla Darsena Europa siamo davanti a tempistiche ammirevoli. Noi abbiamo fatto la nostra parte cercando di semplificare le procedure, attraverso l'operazione Commissari. Uno tra i primi ad essere nominati è stato proprio Luciano Guerrieri. Questa nomina, insieme alla diga foranea di Genova è stata una delle leve d'inizio del nostro percorso normativo sulle opere. Infine, su cosa si aspetta la Commissione per il futuro del porto livornese, Raffaella Paita ha detto che questa è una Commissione che si cala sul fare: realizzare opere, infrastrutture, quindi diventa difficile dire dei no. Rappresenta un esempio di buon funzionamento della politica e ritrovata armonia tra le varie forze politiche ed è la ragione per cui andiamo a studiare i modelli più avanzati, come quello di oggi, per cercare di trarre degli spunti ulteriori.



Port News

Livorno

Commissione Trasporti in visita a Livorno

di Redazione

Questa mattina, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, ha ricevuto nel quartier generale della port authority una delegazione della Commissione Trasporti alla Camera, guidata da Raffaella Paita. Presenti, oltre alla deputata di Italia Viva, anche i parlamentari Andrea Romano (PD), Edoardo Rixi (Lega Nord), Roberto Traversi (Movimento 5Stelle), Antonio Tasso (gruppo Misto) e Riccardo Zucconi (Fratelli d' Italia). La visita fa parte di un ciclo di incontri che la delegazione ha detto di voler organizzare per toccare con mano la realtà portuale italiana ed è stata interpretata come un importante segnale di attenzione per i porti dell' Alto Tirreno, a cominciare da **Livorno**, che con la realizzazione della Darsena Europa sta traguardando importanti obiettivi di sviluppo e crescita in termini di occupazione e traffici. Molti i temi affrontati durante l' incontro. Si è parlato di infrastrutture, di collegamenti intermodali e ferroviari ma anche di Zone Logistiche Speciali, di cybersecurity, innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale. Tutti argomenti su cui il presidente Guerrieri si è approfonditamente soffermato durante la presentazione dei lavori in corso d' opera o avviati dall'

AdSP durante il suo mandato. "Quella di oggi è una ulteriore dimostrazione dell' attenzione e cura che il Parlamento italiano ha nei confronti del nostro sistema portuale" ha detto il n.1 dei porti di **Livorno** e Piombino. "Sono grato, in particolare, alla IX Commissione per l' importante lavoro che svolge quotidianamente a supporto del nostro operato. E' per noi un punto di riferimento fondamentale" ha aggiunto. Nel corso dell' incontro, sono emerse da parte dei parlamentari posizioni molto chiare su alcuni dei problemi di cui soffre la portualità italiana, a cominciare dai dragaggi, che - ha precisato Raffaella Paita - devono essere realizzati in modo efficiente e veloce. Necessario da questo punto di vista uno snellimento delle attività di analisi ecotossicologica delle acque, così come è apparso opportuno, garantire, sempre in tema di snellimento e omogenizzazione normativa, l' applicazione delle norme di semplificazione previste per le opere ricomprese nel PNRR e nel Fondo Complementare anche a quelle commissariate. Altro tema, toccato un po' da tutti i parlamentari presenti, quello del potenziamento delle connessioni ferroviarie e di ultimo miglio. A **Livorno**, è stato sottolineato, le opere di infrastrutturazione terrestre sono importanti tanto quanto quella di espansione a mare: il collegamento con la linea Tirrenica, lo scavalco ferroviario tra il **porto** e l' interporto Vespucci, le connessioni con la Collesalvetti-Vada e il bypass della Stazione di Pisa, permettono, in sostanza, di allargare i mercati di riferimento dello scalo labronico, contribuendo a far defluire velocemente la merce. Da Paita a Romano, passando per Rixi, i deputati hanno considerato prioritario richiamare RFI a un maggiore impegno verso la realizzazione delle opere di collegamento previste, considerate funzionali

Menu

f t in @ Q

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARIO CASALE



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

OK

Port News

Livorno

allo sviluppo del porto di Livorno. "Il rischio che non possiamo correre - ha detto Rixi - è quello di uno sfasamento dei tempi di realizzazione tra la Darsena Europa e le opere di collegamento"). La ZLS ha rappresentato un altro tema di confronto. A farne menzione è stato, in particolare, Andrea Romano: "Livorno avrà presto una Zona Economica Speciale - ha detto- è importante venga salvaguardato il ruolo di governance delle AdSP e che quindi non si individui per la ZLS un commissario o, comunque, una persona diversa da quella del presidente"). Tema molto sentito, quello del lavoro portuale. "Con il decreto mille proroghe abbiamo introdotto un fondo incentivi per rinnovare la forza lavoro. Si tratta di un primo passo. Ora dobbiamo aprire con il Ministero del lavoro un capitolo su come la riforma degli ammortizzatori sociali deve guardare al lavoro portuale nella sua specificità" ha concluso Romano. Alla riunione hanno preso parte anche il segretario generale dell' AdSP, Matteo Paroli, la vice commissaria della Darsena Europa, Roberta Macii, e i dirigenti dell' AdSP, Simone Gagliani, Cinthia De Luca e Sandra Muccetti.

Gas: verifiche Snam per un nuovo rigassificatore a Piombino

Tecnici valutano porto e incontrano sindaco, Authority e Giani

(ANSA) - PIOMBINO (LIVORNO), 31 MAR - Si rafforza l' ipotesi che uno dei due nuovi rigassificatori voluti dal Governo possa essere collocato a Piombino (Livorno): è quanto emerge dall' incontro che si è tenuto oggi fra i tecnici di Snam, che ha avuto mandato dal Mite di reperire due navi da rigassificazione, e il sindaco Francesco Ferrari. Nei prossimi giorni inizieranno le verifiche di fattibilità del progetto da parte dell' azienda, alle quali collaborerà anche l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**. Fra gli aspetti che i tecnici dovranno valutare c' è la profondità del fondale del porto (che comunque è di 20 metri) e, soprattutto, le modalità di immissione del gas nella rete, nonché la compatibilità dell' installazione del rigassificatore con l' attività ordinaria del porto di Piombino, con le attività di itticoltura condotte nell' area del golfo di Follonica e con le attività turistiche. Il progetto, secondo quanto emerso, è tuttavia ancora in una fase preliminare. All' incontro di oggi a Piombino hanno partecipato anche il presidente dell' **Autorità Portuale**, Luciano Guerrieri, e il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani. (ANSA).

CANALI RSS: Ambiente ANSA2000 ANSA Viaggi LegalitàScienze Lifestyle Mare Motori Salute Scienze TemaGusto

A&E Energia

Animali Natura Cina Vieni Green Mobilità Pillole/Rischi Energia Acqua Inquinamento Green Economy FOTO VIDEO

ANSA - AmbienteEnergia - Energia - Gas: verifiche Snam per un nuovo rigassificatore a Piombino

Gas: verifiche Snam per un nuovo rigassificatore a Piombino

Tecnici valutano porto e incontrano sindaco, Authority e Giani

Redazione ANSA - PIOMBINO (LIVORNO) - 31 marzo 2022 18:17

Facebook Twitter LinkedIn YouTube

(ANSA) - PIOMBINO (LIVORNO), 31 MAR. - Si rafforza l'ipotesi che uno dei due nuovi rigassificatori voluti dal Governo possa essere collocato a Piombino (Livorno): è quanto emerge dall'incontro che si è tenuto oggi fra i tecnici di Snam, che ha avuto mandato dal Mite di reperire due navi da rigassificazione, e il sindaco Francesco Ferrari. Nei prossimi giorni inizieranno le verifiche di fattibilità del progetto da parte dell'azienda, alle quali collaborerà anche l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Fra gli aspetti che i tecnici dovranno valutare c'è la profondità del fondale del porto (che comunque è di 20 metri) e, soprattutto, le modalità di immissione del gas nella rete, nonché la compatibilità dell'installazione del rigassificatore con l'attività ordinaria del porto di Piombino, con le attività di itticoltura condotte nell'area del golfo di Follonica e con le attività turistiche. Il progetto, secondo quanto emerso, è tuttavia ancora in una fase preliminare.

All'incontro di oggi a Piombino hanno partecipato anche il presidente dell'Autorità Portuale, Luciano Guerrieri, e il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani.

Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

La nave Giuseppe Sa di Moby venduta al triplo della base d' asta

A fronte di un valore minimo di 1,56 milioni fissato da una perizia l' aggiudicazione è appena avvenuta a 4,6 milioni di euro

Il valore a base d' asta era di 1.560.474 euro ma l' elevato interesse e la molta concorrenza per accaparrarsi la nave hanno fatto lievitare il prezzo d' aggiudicazione del ro-ro Giuseppe Sa di Moby fino a 4,6 milioni di euro. A disporre la vendita è stato il Tribunale di Milano nell' ambito della procedura concordataria in cui è impegnata la compagnia della famiglia Onorato e che, secondo le ultime notizie confermate dal Ministero dello sviluppo economico, pare abbia ottime probabilità di andare a buon fine con un accordo per la ristrutturazione del debito con i creditori. Considerato il relativamente alto prezzo d' acquisto è lecito pensare che l' acquirente, la cui identità al momento non è emersa pubblicamente, non voglia destinare la nave alla demolizione ma intenda rimetterla in servizio nonostante nell' ultimo anno sia rimasta inattiva nel porto di Piombino. L' ultimo collegamento sul quale l' unità in questione era stata impiegata è stato quello fra i porti di Livorno e Olbia. Il ricavato di questa cessione andrà a soddisfare 'i creditori che vantano titoli di prelazione' su questo asset. Nell' avviso di vendita pubblicato circa un mese fa si leggeva: 'I Commissari condivisibilmente individuano il prezzo base nella misura di euro 1.560.474,00, valore massimo indicato nella perizia a sostegno dell' istanza, ritenendo non conveniente indicare come prezzo quello di cui alle manifestazioni di interesse pervenute in quanto prive di efficacia vincolante e non cauzionate'. Lo stesso avviso rendeva infatti noto come Moby avesse ricevuto manifestazioni di interesse per una cessione a scrap a circa 2,1 milioni di dollari, non accompagnate, però, come spiega il giudice, da impegni e garanzie. A questo traghetto costruito nel 1975 (modernizzato poi nel 1981 e nel 1987) e in grado di trasportare a bordo 376 passeggeri e 103 semirimorchi il mercato di oggi ha riconosciuto un valore di ben 4,6 milioni di euro.

The screenshot shows the top part of a news article on the 'SHIPPING ITALY.IT' website. The page has a dark blue header with a search icon and a menu icon. Below the header is the site's logo and tagline: 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The article title is 'La nave Giuseppe Sa di Moby venduta al triplo della base d'asta'. Below the title is a sub-headline: 'A fronte di un valore minimo di 1,56 milioni fissato da una perizia l'aggiudicazione è appena avvenuta a 4,6 milioni di euro'. The author is listed as 'DI NICOLA CAPUZZO | 31 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 block that repeats the main headline and sub-headline.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

DDL Concorrenza: la protesta esplode sulle banchine

Il presidente della Cpc Patrizio Scilipoti: "Esterrefatti ed arrabbiati". Astorre e Lamparelli (Pd): "Gli emendamenti presentati rischiano di creare gravi difficoltà alla governance dei porti"

CIVITAVECCHIA - «Alcuni emendamenti sul sistema portuale, presentati in Senato al Disegno di Legge sulla Concorrenza, rischiano di creare gravi difficoltà alla governance dei porti e soprattutto ai lavoratori». È la denuncia che arriva da Bruno Astorre senatore e Segretario Pd Lazio e Rocco Lamparelli, responsabile mobilità Pd Lazio, intervenendo sul provvedimento attualmente in discussione a Palazzo Madama. «In particolare gli emendamenti presentati da Lega, Fratelli d'Italia, Forza Italia e Italia Viva - hanno spiegato i dem - che vogliono abolire il divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto all'interno dello stesso porto. La reputiamo una proposta che mina i principi di concorrenza e flessibilità su cui si fonda il mercato regolato del lavoro portuale. Ci auguriamo, inoltre, che altri emendamenti, presentati da le stesse forze politiche, che assegnano competenze sul governo della portualità ad Art, Anac e Agcom, sottraendole di fatto al ministero dei Trasporti e della Mobilità sostenibili, complicando e burocratizzando di fatto la gestione del sistema portuale, non vengano approvati nell'interesse generale del sistema portuale nazionale». E sulle

banchine esplode la protesta. «Siamo esterrefatti e molto arrabbiati - spiega il presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia Patrizio Scilipoti - queste proposte normative vogliono cancellare, con disprezzo, il nostro grande sacrificio che, nei due anni di pandemia, ha permesso di tenere in piedi il sistema logistico-portuale garantendo l'approvvigionamento della nostra nazione. Alcune senatrici e senatori, infatti, vorrebbero deregolamentare il mercato regolato del lavoro portuale andando ad abrogare il divieto di interscambio di manodopera e la regolamentazione dell'autoproduzione. Un'inconcepibile volontà di colpire mortalmente, e di smantellare, il Pool di lavoro temporaneo ex articolo 17 l.n.84/94. Di contro a questi, fortunatamente, l'onorevole Davide Gariglio insieme al Pd, sono fermamente contrari a tali modifiche senza senso e si stanno adoperando ad ogni livello per difendere il sistema ed il lavoro portuale». Per Scilipoti è quindi chiaro che queste proposte normative «devono essere ritirate, senza se e senza ma, altrimenti si rischia - ha aggiunto - un inutile e pericoloso conflitto sociale nelle banchine portuali italiane. Ancor più grave poiché il tutto è contestualizzato nella difficile ripresa dalla crisi pandemica e durante una guerra di cui ancora non ne conosciamo le conseguenze. Ognuno si assumerà le proprie responsabilità, perché noi siamo pronti, in ogni dove, a difendere la dignità del nostro lavoro. Noi non faremo mai un passo indietro». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image is a screenshot of the website 'la Provincia'. At the top, it shows the date 'GIOVEDÌ 31 Marzo 2022' and the time 'Aggiornato alle 12:11'. The website logo 'la Provincia' is prominent, with the subtitle 'Qualità di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta e del Lazio'. Below the logo, there is a navigation bar with 'HOME IN PORTUALE' and a list of locations: ALLIURI • ALEXANDRIE • CESTERI • CIVITAVECCHIA • FROSINONE • ITALIA E UNICO • LADISPOLI • MARITTIMO CAIRO • CIVITA' • FONZI • FREGENE • GAI • SANTA MARINELLA • TARASCIA • TOLSA • TUSCANI • VERDE. There is a search bar and a 'LOGIN' button. Below the navigation bar, there are several news snippets. One snippet is titled '31/03/2022 - Inflazione, a marzo +6,7%: livello record dal 1991' and another is '31/03/2022 - Covid'. The main article title 'DDL Concorrenza: la protesta esplode sulle banchine' is displayed in a large font. Below the title, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. At the bottom of the screenshot, there is a small image of a red flag and a disclaimer: 'Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di altri siti, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Disabilitando o cancellando i cookie di questo sito o parte di essi il suo utilizzo non funzionerà più correttamente. Chiudendo questo banner e cliccando su "OK" o navigando sui suoi contenuti, il suo uso dei cookie.'.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il presidente dell' Adsp Musolino ospite a Network parla dei lavori in partenza coi fondi Pnrr. Focus su crociere e merci.

"Un nuovo volto per il porto di Civitavecchia"

Pino Musolino "Con i lavori in partenza per l' apertura a sud dello scalo, il Marina Yachting, il prolungamento dell' antemurale e l' ultimo miglio ferroviario, il porto di appresa a cambiare volto in pochi anni". A dirlo è il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Pino Musolino ospite di Network. Al centro anche la ripresa delle crociere e la necessità di incrementare il traffico merci.

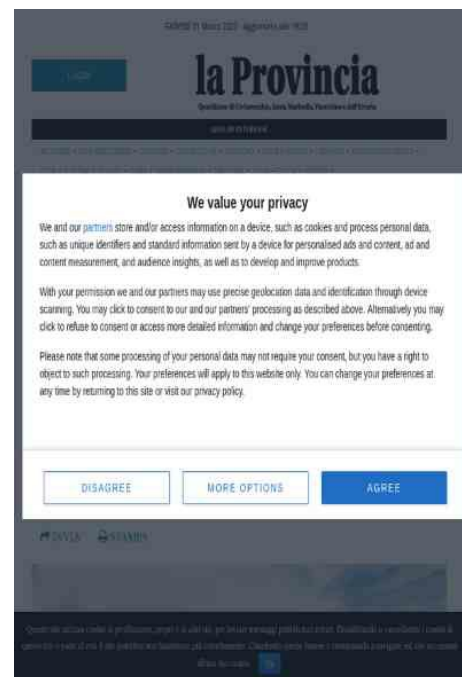


La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

DDL Concorrenza, il Pd: "No alla liberalizzazione selvaggia del lavoro nei porti"

CIVITAVECCHIA - Il Partito Democratico di Civitavecchia esprime la propria preoccupazione in merito ad alcuni emendamenti presentati dal centro-destra al Disegno di Legge "Concorrenza" in discussione in queste ore al Senato, relativi alla modifica del quadro regolatorio del lavoro **portuale** ed al rilascio delle concessioni demaniali. "È in atto il duplice tentativo di delegittimare ed allo stesso tempo burocratizzare il ruolo delle **Autorità** di **Sistema Portuale** nel rilascio delle concessioni, demandando tali compiti ad altre **Autorità** regolatorie e cosa ancora più grave, di attaccare frontalmente il mercato del lavoro scardinando completamente il **sistema** di somministrazione delle manodopera in ambito **portuale** - tuonano i dem - è evidente come abolire il divieto di interscambio di manodopera tra diverse concessioni in capo ad uno stesso soggetto all' interno dello stesso porto, determinerebbe uno sfruttamento progressivo di interi comparti di lavoratori che oltre a subire una "flessibilità" esasperata, vedrebbero di fatto azzerati decenni di lotte per l' affermazione dei propri diritti e per la sicurezza sui luoghi di lavoro. Non riteniamo più sopportabile il tentativo ciclico di minare la stabilità dei porti italiani attraverso l' introduzione di norme che ogni volta rimettono in discussione gli equilibri occupazionali attraverso le dinamiche scellerate dell' "autoproduzione" cioè la possibilità per le imprese di utilizzare manodopera non specializzata e quindi economicamente più vantaggiosa per svolgere le complesse operazioni portuali". Il fatto poi, di poter consentire alla stessa impresa, l' acquisizione di una pluralità di concessioni nello stesso porto per le medesime attività, "potrebbe determinare paradossalmente delle situazioni simili al monopolio, riteniamo che le norme previste in un disegno di legge chiamato "concorrenza" debbano andare in senso diametralmente opposto - hanno aggiunto dal circolo cittadino - ci sembra inoltre insostenibile, dal punto di vista morale, cercare di demolire le certezze occupazionali delle lavoratrici e dei lavoratori del **sistema portuale** italiano, in ripresa, speriamo rapida, da questo difficile periodo legato alla pandemia che ha visto la logistica **portuale** garantire anche nei momenti più difficili, lo svolgimento di quei traffici e quei servizi che si sono rivelati vitali per il paese. Esprimiamo quindi la nostra più ferma contrarietà ad ogni intervento normativo che vada nel senso della destabilizzazione del **sistema portuale** nazionale e confidiamo, come peraltro già avvenuto in queste ore, nell' intervento dei nostri rappresentanti parlamentari ed istituzionali del Partito Democratico - hanno concluso - per scongiurare questo ulteriore "assalto alla diligenza" mascherato da volano per sviluppo della portualità italiana".



I portuali di Civitavecchia: "Ci difenderemo senza fare passi indietro"

Giovanni Roberti

"Con queste assurde proposte emendatarie si rischia un inutile e dannoso conflitto sociale nelle banchine portuali italiane" Roma - "Gli emendamenti al DDL Concorrenza lasciano esterrefatti. Siamo stati quelli che, nei due anni di pandemia, hanno tenuto il sistema logistico-portuale in piedi garantendo l'approvvigionamento della nostra Nazione". Lo dice Patrizio Scilipoti, presidente della Compagnia Portuale di **Civitavecchia**. "Per ringraziarci alcuni senatori vorrebbero smantellare il mercato regolato del lavoro portuale andando ad abrogare il divieto di interscambio di manodopera e la regolamentazione dell'autoproduzione. Una volontà di colpire mortalmente il pool di lavoro temporaneo ex articolo 17 l.n.84/94. Fortunatamente, di contro, l'onorevole Davide Gariglio con il Partito Democratico sono contrari a tali modifiche senza senso e si stanno adoperando ad ogni livello per difendere il sistema portuale". "Con queste assurde proposte emendatarie si rischia un inutile e dannoso conflitto sociale nelle banchine portuali italiane. Ancor più grave se il tutto è contestualizzato nella difficile ripresa dalla crisi pandemica e durante un guerra". "Ognuno si assumerà le proprie responsabilità, perché noi siamo pronti, in ogni dove, a tutelare il nostro lavoro. Noi non faremo mai un passo indietro".



Informazioni Marittime

Napoli

Marina, l' ammiraglio Credendino visita la Guardia Costiera della Campania

Il capo di stato maggiore ha sottolineato l' importanza del corpo in un territorio storicamente legato al mare sotto molteplici aspetti, da quello produttivo ed industriale a quello turistico

Il capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio di squadra Enrico Credendino, accompagnato dal comandante logistico della Marina Militare, ammiraglio ispettore capo Giuseppe Abbamonte, ha visitato ieri a **Napoli** la Capitaneria di Porto - Direzione Marittima della Campania . Ad accogliere il capo di Stato Maggiore il direttore marittimo della Campania, ammiraglio ispettore Pietro Giuseppe Vella, e tutti i titolari dei principali comandi della Guardia Costiera della regione. Credendino ha espresso il suo apprezzamento per l' impegno delle donne e degli uomini della Guardia Costiera della Campania che, quotidianamente, offrono il loro prezioso contributo nelle tante linee di attività connesse alle funzioni istituzionali del corpo. Da protagonista della cultura marittima ne ha voluto sottolineare la grande importanza in un territorio come quello campano, storicamente legato al mare sotto molteplici aspetti, da quello produttivo ed industriale a quello turistico, evidenziando come le istituzioni siano chiamate costantemente a garantire la conservazione e lo sviluppo di un così straordinario patrimonio.

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

[Mostra maggiori informazioni](#)



INFORMAZIONI MARITTIME 31/03/2022

Marina, l'ammiraglio Credendino visita la Guardia Costiera della Campania

Il capo di stato maggiore ha sottolineato l'importanza del corpo in un territorio storicamente legato al mare sotto molteplici aspetti, da quello produttivo ed industriale a quello turistico



Napoli Today

Napoli

Procida capitale della cultura 2022, tutto pronto: "Un appuntamento che resterà nella storia"

Con la cerimonia inaugurale del 9 aprile, alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, prenderà ufficialmente il via il ricco programma di eventi. De Luca:

Si è svolta presso la sala De Sanctis a Palazzo Santa Lucia la conferenza stampa di presentazione della Cerimonia inaugurale che darà ufficialmente inizio al programma di Procida Capitale italiana della cultura 2022, prevista sabato 9 aprile alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. L'inaugurazione era inizialmente in calendario per il 22 gennaio scorso ed è stata poi rinviata causa emergenza Covid. Muovendosi dalla terraferma, l'evento, che durerà complessivamente sette ore, coinvolgerà la comunità isolana attraverso performance teatrali, spettacoli itineranti e installazioni artistiche, prima di un momento istituzionale all'interno dell'ex convento di Santa Margherita. Saranno circa 200 gli artisti impegnati per l'occasione. Si partirà alle ore 14 dal porto di Napoli, con navi speciali che condurranno i cittadini sull'isola, dove alle 16.30 ci sarà lo spettacolo Moby Dick. Alle ore 18 una grande parata nel centro storico di Procida coinvolgerà la cittadinanza isolana. Alle 18.40 sarà il momento della cerimonia istituzionale con il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, il ministro della cultura Dario Franceschini, il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca ed il sindaco Dino Ambrosino. Ci sarà anche una lectio magistralis di uno studente 17enne di Somma Vesuviana sulla speranza. Alle 19 è in programma un'altra grande parata dedicata al mare. Alle 19.45 video mapping e spettacolo di luci dedicato alle divinità del mare. L'accesso alla cerimonia inaugurale sarà gratuito, attraverso un sistema di prenotazioni, come illustrato dal direttore di Procida 2022 Agostino Riitano nel corso della presentazione. I numeri di Procida 2022 prevede 44 progetti culturali (di cui 34 originali), 150 eventi distribuiti in un cartellone di 300 giorni di programmazione, 350 artisti provenienti da 45 paesi differenti del mondo e il coinvolgimento nei processi creativi di oltre 2000 cittadini, con la rigenerazione di 7 luoghi simbolo dell'isola. Gli eventi Tra i grandi appuntamenti previsti in calendario, da segnalare l'attesissimo rito dei misteri del venerdì santo, in programma il 15 aprile, con la storica processione che si è svolta in continuità per circa 600 anni e che negli ultimi due non si è tenuta causa pandemia. Tantissimi gli eventi durante il periodo estivo, per poi arrivare in autunno all'appuntamento con il Premio letterario Elsa Morante. La cerimonia di chiusura è prevista, invece, per il 22 dicembre, con il passaggio del testimone alle città di Bergamo e Brescia che saranno Capitali italiane della cultura nell'anno 2023. Il sindaco Ambrosino: "È un appuntamento che resterà nella storia" "Il mio ringraziamento va alla Regione Campania per tutto il lavoro fatto in questi mesi. Procida non è stata selezionata a caso come capitale, ma è frutto di un gran lavoro fatto proponendo un progetto forte. Dobbiamo rappresentare un Sud che non aspetta la manna



Napoli Today

Napoli

dal cielo, ma che propone progetti di qualità. Anche tantissimi privati stanno riqualificando gli edifici. A Procida non si possono fare nuovi hotel e nuove strutture, ma tanti piccoli privati ci stanno mettendo l'anima per dare il massimo e rigenerarsi dal punto di vista della ricettività. Lo sguardo sarà rivolto anche al 2023, con il lascito di questo grande evento, soprattutto in termini di rigenerazione degli spazi. Penso, ad esempio, all'investimento su Palazzo D' Avalos. Questo progetto di Procida capitale può lasciare qualcosa di importante e rendere quest'isola un attrattore anche per il futuro. Per una piccola comunità di 10mila abitanti questo è un appuntamento che resterà nella storia", sono state le parole del sindaco di Procida Dino Ambrosino nel corso della conferenza stampa. De Luca: "Procida è una piccola isola che si è caricata di significati universali" "Quella di oggi è una giornata importante per la Campania, per Procida e per l'Italia. E voglio rivolgere un ringraziamento al presidente Mattarella che sarà con noi per la cerimonia inaugurale. Questo grande evento non era scontato, credo sia stata decisiva la qualità del progetto presentato. L'evento cade in un momento di particolare tensione internazionale che non era prevedibile. Credo sarà anche importante vivere tutti gli eventi e la manifestazione con grande prudenza dal punto di vista sanitario, anche se siamo in una situazione più tranquilla rispetto ai mesi scorsi. Credo sia importante che esponenti della cultura alimentino il dialogo. La cultura non isola e dobbiamo far partire da Procida elementi di solidarietà e di ascolto reciproco, perché prima o poi dovremo pensare alla pace. L'Europa deve concentrarsi su come superare la guerra. Procida può essere un luogo di incontro tra esseri umani, anche tra popoli che in questo momento sono in guerra. Questo evento per quanto riguarda la Campania si inserisce in una stagione straordinaria di sviluppo e di iniziative culturali. Questa regione continua ad investire risorse enormi in cultura. Per Procida capitale ha investito 15 milioni di euro, per la riqualificazione urbana e dal punto di vista della mobilità. Abbiamo acquistato 7 autobus con Eav che fornirà trasporto gratuito sull'isola. Con le compagnie di navigazione ci siamo accordati, inoltre, per corse fino alle 2. Anche l'Asl **Napoli 2 Nord** ha fatto un grande lavoro. Tutti i Campi Flegrei sono un patrimonio immenso. Vogliamo cogliere questa occasione per rilanciare lo sviluppo turistico di questi luoghi. Lo scorso anno grazie alla campagna di prevenzione isole Covid free abbiamo avuto il tutto esaurito. Procida è una piccola isola che si è caricata di significati universali. La mia raccomandazione è di avere prudenza nei comportamenti, perché un evento del genere determinerà inevitabilmente un rimescolamento sociale, con tanti stranieri che arriveranno sull'isola e nella nostra regione. Usiamo la mascherina e cerchiamo di essere responsabili, altrimenti ci leccheremo le ferite poi a settembre e ottobre, non in estate". Queste le dichiarazioni del Presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca nel corso della conferenza stampa di presentazione dell'evento.

Agenparl

Bari

PORTO DI BRINDISI- NOTA STAMPA- CONFERENZA STAMPA 3 APRILE

(AGENPARL) - gio 31 marzo 2022 Gentilissimi colleghi, domenica 3 aprile alle 10.00, nella sala Ex Comitato della sede di Brindisi dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), piazza V. Emanuele II n.7, il presidente **Ugo Patroni Griffi**, in occasione del primo scalo, terrà una conferenza stampa per illustrare la stagione crocieristica 2022 che con i 71 approdi già programmati segnerà un record storico per il porto di Brindisi. In allegato, la nota stampa. Per eventuali, ulteriori informazioni non esitate a contattarmi. Cari saluti, Maria Di Filippo dott. ssa Maria Di Filippo **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** Staff di Presidenza e Segretariato Generale Administration Cabinet.

Please Enter Your Name Here

The screenshot shows the AgenParl website interface. At the top, there is a navigation bar with links for HOME, ITALIA, EDITORIALE, INTERNAZIONALI, ABBONATI, LOGIN, and AGENPARL. Below the navigation bar, the main content area displays a news article titled "PORTO DI BRINDISI- NOTA STAMPA- CONFERENZA STAMPA 3 APRILE". The article text is partially visible, matching the text provided in the main document. To the right of the article, there is a search bar and a button labeled "Search". Below the article, there is a section for "Ricevi le nostre notizie!" with a "Clicca qui per ricevere le nostre notizie!" link.

Il Nautilus

Bari

Porto di Brindisi: domenica 3 aprile alle 10.00, in occasione del primo scalo, conferenza stampa di presentazione del calendario crocieristico 2022

Con 71 scali già programmati, si inaugura una stagione da record per Brindisi.

Domenica 3 aprile alle 10.00, nella sala Ex Comitato della sede di Brindisi dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (AdSPMAM), piazza V. Emanuele II n.7, il presidente **Ugo Patroni Griffi**, in occasione del primo scalo, terrà una conferenza stampa per illustrare la stagione crocieristica 2022 che con i 71 approdi già programmati segnerà un record storico per il porto di Brindisi. All' incontro con la stampa sono stati invitati il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, l' assessore al Marketing Territoriale del Comune, Emma Taveri, il comandante del Presidio Militare di Brindisi, Ammiraglio Luca Anconelli, il comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi C.V. (CP) Fabrizio Coke, i referenti di PugliaPromozione, Camera Di Commercio, Confcommercio , Confesercenti , Confartigianato Distretto Urbano del Commercio, STP e tutti i soggetti che con grande intesa istituzionale e spirito di collaborazione hanno contribuito all' organizzazione delle iniziative di accoglienza. La stagione 2022 si contraddistingue per i numeri. Il numero più alto di toccate, in passato, è stato quello del 2015 con 60 approdi. In 58 dei 71 scali il porto di Brindisi fungerà da home-port, i passeggeri, cioè, imbarcheranno e sbarcheranno in città. Di questi 58 approdi, 33 saranno di MSC Armonia, 23 di Costa Luminosa e 2 Club Med 2. Nei giorni 10 e 17 giugno e 26 settembre, inoltre, è prevista la presenza di ben due navi ormeggiate in porto. Ad inaugurare la stagione crocieristica, la splendida nave della categoria lusso MS Europa della compagnia Hapag-Lloyd Cruises, gestita a Brindisi dalla agenzia Titi Shipping. La nave che ormeggerà presso la banchina Carbonifera, quindi nel porto interno, è lunga 198,60 metri, tocca una velocità di 21 nodi, a bordo può ospitare 408 passeggeri in 204 suite, 275 sono i componenti dell' equipaggio. Per dodici anni consecutivi, MS Europa è stata insignita del titolo di "migliore nave da crociera del mondo" da Ward-Ranking & Berlitz. Per i tele-cineoperatori che volessero riprendere l' ingresso in porto della nave, si informa che il suo arrivo è previsto per le ore 8.00 circa.



Brindisi Report

Brindisi

Porticciolo - aeroporto: protocollo per far crescere il turismo di yacht e mega yacht

Documento sottoscritto stamani (31 marzo), presso il Marina di Brindisi, dal presidente di Aeroporti di Puglia e dal presidente di Bocche di Puglia

Dall' aeroporto al porticciolo, per proseguire la vacanza in barca. Potrebbe incentivare l' arrivo di yacht e mega yacht nel porto di Brindisi un protocollo di intesa per la crescita del turismo sottoscritto stamattina (giovedì 31 marzo) dal presidente di Bocca di Puglia Sp, Claudio Gorelli, e dal presidente di Aeroporti di Puglia, Antonio Maria Vasile. In virtù di questo accordo, per i turisti atterrati presso l' aeroporto del Salento (non solo con voli di linea, ma anche a bordo di jet privati) sarà più semplice raggiungere il porticciolo Marina di Brindisi (distante pochi chilometri dallo scalo) e prendere il mare a bordo della propria imbarcazione. Alla conferenza stampa di presentazione, che si è tenuta presso il Marina di Brindisi, oltre a Gorelli e Vasile, hanno partecipato il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, il presidente della Provincia, Antonio Matarrelli, il presidente del Distretto Nautico di Puglia, Giuseppe Danese. Soddisfatto il Presidente del Marina di Brindisi, Claudio Gorelli, che ha dichiarato: "Il Marina di Brindisi intende contribuire ed avere un ruolo nelle attività di sviluppo e promozione del turismo che il territorio esprime favorendo, in accordo con tutti gli attori, le condizioni per uno sviluppo economico ed occupazionale durevole.

Con la sottoscrizione dell' accordo di oggi il Marina intende, attraverso mirate attività di promozione ed offerta di qualificati servizi, aumentare la dimensione della domanda di turismo nautico ad aree geografiche attualmente escluse, considerato che anche il turismo nautico è largamente condizionato dall' offerta di trasporto". "Fare sistema, fare squadra restano la chiave per il successo, per crescere e migliorare- ha aggiunto Antonio Maria Vasile, Presidente di Aeroporti di Puglia- rinunciando ai protagonismi e lavorando tutti per un unico obiettivo, a beneficiarne è l' intera comunità. Per questo la firma odierna vuole essere anche un segnale verso Istituzioni, Imprese, Associazioni di categoria a mettere in rete le proprie potenzialità per far crescere un territorio già di per sé bellissimo. La ripresa è in atto e questo è il momento giusto per dare al concetto di intesa il più alto valore. Lavoriamo tutti nella stessa direzione per il bene di una terra che non deve smettere di sognare e che ha le capacità per trasformare i sogni in realtà. Aeroporti di Puglia sarà sempre al fianco di chi ha a cuore la crescita della Puglia". "Credo che questa sia un' occasione importante per la città di Brindisi- ha commentato il Sindaco, Riccardo Rossi- dal momento che le sinergie e le azioni che potrebbero derivare dalla sottoscrizione del documento potrebbero contribuire a rendere il territorio certamente più attrattivo. Il Marina di Brindisi, già meta di tante imbarcazioni ed equipaggi, grazie alla collaborazione con Aeroporti di Puglia può puntare a far crescere il numero degli ospiti stranieri, una fetta di turismo particolarmente interessante



Brindisi Report

Brindisi

anche sotto il profilo economico". Parla di necessità di pianificare il futuro il Presidente della Provincia, Antonio Matarrelli, che ha dichiarato: "Abbiamo la necessità di produrre percorsi all' interno dei quali la sinergia tra enti, istituzioni, associazioni, organizzazioni, privati sia il fulcro su cui costruire una credibilità che questo territorio non mai avuto sino in fondo. Per questo, per essere accoglienti, occorre lavorare in sinergia, fare rete e produrre qualità. Questo protocollo è un passo in avanti, è un segnale che va in questa direzione e noi siamo pronti a sostenere ogni percorso virtuoso che punti al raggiungimento di obiettivi che fanno crescere il territorio nella sua interezza". "Questo protocollo di intesa tra l' Aeroporti di Puglia e Marina di **Brindisi**- ha spiegato Giuseppe Danese, Presidente del Distretto Nautico di Puglia- assume un' importanza strategica per il nostro territorio, per il turismo nautico e per il turismo aereo. Puntiamo ad intensificare il traffico dei superyacht e dei megayacht nel nostro **porto** per il tramite di questa bellissima struttura che automaticamente alimenterà Aeroporti di Puglia, in quanto gli armatori di queste imbarcazioni normalmente arrivano con i propri jet privati, quindi un connubio tra Aeroporti di Puglia e Marina di **Brindisi** potrà far sviluppare un nuovo traffico aereo e nautico di cui **Brindisi** potrà essere protagonista in Puglia".

Brindisi Report

Brindisi

Crociere: 2022 da record per il porto Brindisi, in programma 71 approdi

Si parte domenica prossima (3 aprile) con l'ormeggio dell'Europa. Msc Armonia e Costa Luminosa le protagoniste della stagione

BRINDISI - Dopo un biennio di vacche magre, pesantemente condizionato dalla pandemia da Covid, farà registrare numeri da record la stagione crocieristica 2022. Nel porto di Brindisi sono infatti 71 gli approdi previsti fra aprile e novembre: un numero mai toccato in precedenza. Si parte domenica prossima (3 aprile), quando per le ore 8 è previsto l'ormeggio della nave Europa della compagnia Hapag-Lloyd Cruises. Si tratta di una sorta di resort galleggiante, in grado di ospitare 500 passeggeri, nel comfort più totale. La grande protagonista sarà la Msc Armonia, che toccherà Brindisi praticamente ogni lunedì, dall'11 aprile al 14 novembre, data di chiusura della stagione crocieristica. La Costa Luminosa, invece, farà tappa a Brindisi nelle giornate di venerdì, con l'eccezione di sabato 4 giugno, data del primo ormeggio. Per il resto sono previsti gli approdi delle navi Island Sky (Noble Caledonia), Amadea (Phoenix Reisen), Monet (Elegant Cruises), Norwegian Star (Norwegian Cruise Line), Seabourne Quest (Seabourne Cruise Line), Oosrerdam 8Holland America Line), Club Med 2 (Club Med), Msc Sinfonia, The Word (Wilhelmsen). L'amministrazione comunale di Brindisi, in sinergia con l'**Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale, ha messo in campo una serie di iniziative con l'obiettivo di rendere la città pronta e accogliente anche incentivando una visita futura con soggiorno nel territorio. Sul lungomare tornerà il mercatino con 20 stand in cui sarà consentita solo la vendita di prodotti artigianali e souvenirs. Gli operatori sono stati inoltre invitati a presentare le proprie proposte di accoglienza. Quelle selezionate dalle compagnie, saranno inserite nei cataloghi di offerte di escursioni e attività relative al Comune di Brindisi. Il calendario completo : PORTO DI BRINDISI CALENDARIO CROCIERE 2022-2.



Informatore Navale

Manfredonia

PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA: DA DOMANI ENTRA IN VIGORE LA NUOVA ORDINANZA DI VIABILITA' PORTUALE

Come già anticipato all'inizio del corrente mese, con l'Ordinanza n°01/2022 dello scorso 21 Gennaio a firma congiunta del Comandante della Capitaneria di Porto di Manfredonia, C.F. (CP) Giuseppe TURIANO, e del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi, è stata approvato il nuovo Regolamento per la disciplina dell'accesso, della circolazione e della sosta nel Porto Commerciale di Manfredonia. La firma ha concluso l'intenso lavoro di elaborazione, durato quasi due anni con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, necessario per addivenire ad uno strumento di pianificazione sulla viabilità portuale tale da incrementare la sicurezza e contestualmente non comportare danni alle attività commerciali ivi presenti. In aggiunta, il nuovo Regolamento è stato integrato con una seconda Ordinanza n°07/2022 firmata in data odierna del Comandante della Capitaneria di Porto di Manfredonia, C.F. (CP) Giuseppe TURIANO, e dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, Prof. Avv. Ugo Patroni Griffi. Le Ordinanze sono consultabile nelle apposite sezioni dei siti web dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e della Capitaneria di Porto di Manfredonia. Con la nuova versione consolidata, è stato integrato il sistema di segnalamento del dissuasore mobile (cd. PILOMAT), tramite l'installazione di semafori (in entrambe le direzioni) e cartellonistica monitoria. Il sistema sarà sempre attivo sebbene consentirà il transito dei mezzi di emergenza.



Porti: Autorità Gioia Tauro, arriva la Eco Malta Grimaldi

Lunga 238 metri e larga 34, è tra le più ecofriendly al mondo

(ANSA) - GIOIA TAURO, 31 MAR - Super tecnologia e innovative performance al servizio della sostenibilità ambientale: sono queste le peculiarità che identificano la Eco Malta che domani entrerà nel porto di Gioia Tauro. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà a Gioia Tauro intorno alle 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo. Lo riferisce un comunicato dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. "Tra gli ultimi acquisti del Gruppo Grimaldi - è detto nel comunicato - la nave è catalogata nella classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Sesta di dodici unità altamente tecnologiche, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, è soprattutto tra le più ecofriendly presenti sul mercato mondiale. Con lo sguardo alle caratteristiche infrastrutturali, la Eco Malta è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. Oltre alle sue ottime performances, è stata costruita nel pieno rispetto delle normative di ecosostenibilità ambientali, al fine di soddisfare efficacemente le necessità del mercato riducendo al minimo l' impatto sull' ambiente. L' aumento di capacità non incide, infatti, sui consumi di carburante. Grazie all' adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, a parità di velocità, la Eco Malta consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata". "Con lo sguardo ai suoi dispositivi, la Eco Malta - riporta ancora il comunicato - è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l' energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, ricaricate durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Domani pomeriggio entrerà in porto e farà una sosta di circa 14 ore lungo le banchine nord dello scalo portuale calabrese, in concessione al terminalista Automar Spa, impegnato da inizio anno ad un maggiore incremento dei traffici e ad una più strutturata presenza a Gioia Tauro". (ANSA).



Porto di Gioia Tauro: la Eco Malta Grimaldi domani attracca in banchina

(FERPRESS) Gioia Tauro, 31 MAR Super tecnologia e innovative performances al servizio della sostenibilità ambientale sono le peculiarità che identificano la Eco Malta che domani entrerà nel porto di Gioia Tauro. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà a Gioia Tauro intorno alle ore 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo. Tra gli ultimi acquisti del Gruppo Grimaldi, è catalogata nella classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Sesta di dodici unità altamente tecnologiche, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, è soprattutto tra le più ecofriendly presenti sul mercato mondiale. Con lo sguardo alle caratteristiche infrastrutturali, la Eco Malta è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. Oltre alle sue ottime performances, è stata costruita nel pieno rispetto delle normative di ecosostenibilità ambientali, al fine di soddisfare efficacemente le necessità del mercato riducendo al minimo l'impatto sull'ambiente. L'aumento di capacità non incide, infatti, sui consumi di carburante. Grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, a parità di velocità, la Eco Malta consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata. Con lo sguardo ai suoi dispositivi, la Eco Malta è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, ricaricate durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Domani pomeriggio entrerà in porto e farà una sosta di circa 14 ore lungo le banchine nord dello scalo portuale calabrese, in concessione al terminalista Automar Spa, impegnato da inizio anno ad un maggiore incremento dei traffici e ad una più strutturata presenza a Gioia Tauro.

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

Porto di Gioia Tauro: la Eco Malta Grimaldi domani attracca in banchina

Author : com

Date : 31 Marzo 2022

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 31 MAR - Super tecnologia e innovative performances al servizio della sostenibilità ambientale sono le peculiarità che identificano la Eco Malta che domani entrerà nel porto di Gioia Tauro. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà a Gioia Tauro intorno alle ore 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo.

Tra gli ultimi acquisti del Gruppo Grimaldi, è catalogata nella classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Sesta di dodici unità altamente tecnologiche, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, è soprattutto tra le più ecofriendly presenti sul mercato mondiale.

Con lo sguardo alle caratteristiche infrastrutturali, la Eco Malta è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili.

Oltre alle sue ottime performances, è stata costruita nel pieno rispetto delle normative di ecosostenibilità ambientali, al fine di soddisfare efficacemente le necessità del mercato riducendo al minimo l'impatto sull'ambiente. L'aumento di capacità non incide, infatti, sui consumi di carburante. Grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, a parità di velocità, la Eco Malta consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata.

Con lo sguardo ai suoi dispositivi, la Eco Malta è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, ricaricate durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

Domani pomeriggio entrerà in porto e farà una sosta di circa 14 ore lungo le banchine nord dello scalo portuale calabrese, in concessione al terminalista Automar Spa, impegnato da inizio anno ad un maggiore incremento dei traffici e ad una più strutturata presenza a Gioia Tauro.

Tra le più ecofriendly al mondo, domani pomeriggio la Eco Malta Grimaldi attracca alle banchine del porto di Gioia Tauro

Super tecnologia e innovative performances al servizio della sostenibilità ambientale sono le peculiarità che identificano la Eco Malta che domani entrerà nel porto di Gioia Tauro. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà a Gioia Tauro intorno alle ore 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo. Tra gli ultimi acquisti del Gruppo Grimaldi, è catalogata nella classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Sesta di dodici unità altamente tecnologiche, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, è soprattutto tra le più ecofriendly presenti sul mercato mondiale. Con lo sguardo alle caratteristiche infrastrutturali, la Eco Malta è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. Oltre alle sue ottime performances, è stata costruita nel pieno rispetto delle normative di ecosostenibilità ambientali, al fine di soddisfare efficacemente le necessità del mercato riducendo al minimo l'impatto sull'ambiente. L'aumento di capacità non incide, infatti, sui consumi di carburante. Grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, a parità di velocità, la Eco Malta consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata. Con lo sguardo ai suoi dispositivi, la Eco Malta è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, ricaricate durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Domani pomeriggio entrerà in porto e farà una sosta di circa 14 ore lungo le banchine nord dello scalo portuale calabrese, in concessione al terminalista Automar Spa, impegnato da inizio anno ad un maggiore incremento dei traffici e ad una più strutturata presenza a Gioia Tauro.



Tra le più "ECOFRIENDLY" al mondo, domani pomeriggio la ECO MALTA - GRIMALDI attracca al porto di Gioia Tauro

Super tecnologia e innovative performances al servizio della sostenibilità ambientale sono le peculiarità che identificano la Eco Malta che domani entrerà nel porto di Gioia Tauro. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà a Gioia Tauro intorno alle ore 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo. Tra gli ultimi acquisti del Gruppo Grimaldi, è catalogata nella classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Sesta di dodici unità altamente tecnologiche, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, è soprattutto tra le più ecofriendly presenti sul mercato mondiale. Con lo sguardo alle caratteristiche infrastrutturali, la Eco Malta è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. Oltre alle sue ottime performances, è stata costruita nel pieno rispetto delle normative di ecosostenibilità ambientali, al fine di soddisfare efficacemente le necessità del mercato riducendo al minimo l'impatto sull'ambiente. L'aumento di capacità non incide, infatti, sui consumi di carburante. Grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, a parità di velocità, la Eco Malta consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata. Con lo sguardo ai suoi dispositivi, la Eco Malta è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, ricaricate durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Domani pomeriggio entrerà in porto e farà una sosta di circa 14 ore lungo le banchine nord dello scalo portuale calabrese, in concessione al terminalista Automar Spa, impegnato da inizio anno ad un maggiore incremento dei traffici e ad una più strutturata presenza a Gioia Tauro.



Super tecnologia e innovative performances al servizio della sostenibilità ambientale sono le peculiarità che identificano la Eco Malta che domani entrerà nel porto di Gioia Tauro. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà a Gioia Tauro intorno alle ore 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo.

Tra gli ultimi acquisti del Gruppo Grimaldi, è catalogata nella classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Sesta di dodici unità altamente tecnologiche, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, è soprattutto tra le più ecofriendly presenti sul mercato mondiale.

Con lo sguardo alle caratteristiche infrastrutturali, la Eco Malta è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro, domani l' arrivo della grande ro-ro Eco Malta

Primo approdo nello scalo di trasbordo di una delle più grandi navi rotabili in circolazione

La grande unità ro-ro del gruppo Grimaldi, Eco Malta, approderà domani per la prima volta a **Gioia Tauro**. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà nel principale polo di trasbordo italiano intorno alle ore 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar, partecipata da Grimaldi, per consegnare merce destinata al mercato europeo. La sosta sarà di circa 14 ore, lungo le banchine Nord. Eco Malta è una delle più grandi ro-ro in circolazione, quinta generazione della flotta dell' armatore napoletano, sesta di dodici unità commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing. È lunga 238 metri, larga 34, con una stazza lorda di 67,311 tonnellate, una velocità di crociera di 20,8 nodi e una capacità di carico molto alta, pari a 7,800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili, all' incirca il doppio rispetto alla medi delle ro-ro in circolazione. Eco Malta è capace di azzerare le sue emissioni quando è in sosta in porto utilizzando l' energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, ricaricate durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 metri quadri di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l' abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.



SAVANTH - LEGALITA 31/03/2022

Gioia Tauro, domani l'arrivo della grande ro-ro Eco Malta

Primo approdo nello scalo di trasbordo di una delle più grandi navi rotabili in circolazione



Attraccherà nel porto di Gioia Tauro la "Eco Malta" del Gruppo Grimaldi

Redazione Seareporter.it

Gioia Tauro, 31 marzo 2022 - Super tecnologia e innovative performances al servizio della sostenibilità ambientale sono le peculiarità che identificano la Eco Malta che domani entrerà nel porto di **Gioia Tauro**. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà a **Gioia Tauro** intorno alle ore 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo. Tra gli ultimi acquisti del Gruppo Grimaldi, è catalogata nella classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Sesta di dodici unità altamente tecnologiche, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, è soprattutto tra le più ecofriendly presenti sul mercato mondiale. Con lo sguardo alle caratteristiche infrastrutturali, la Eco Malta è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili.

Oltre alle sue ottime performances, è stata costruita nel pieno rispetto delle normative di ecosostenibilità ambientali, al fine di soddisfare efficacemente le necessità del mercato riducendo al minimo l'impatto sull'ambiente. L'aumento di capacità non incide, infatti, sui consumi di carburante. Grazie all'adozione di numerose soluzioni tecnologiche altamente innovative, che ottimizzano i consumi e le prestazioni della nave, a parità di velocità, la Eco Malta consuma la stessa quantità di carburante rispetto alle navi ro-ro della precedente generazione, ed è dunque in grado di dimezzare le emissioni di CO2 per unità trasportata. Con lo sguardo ai suoi dispositivi, la Eco Malta è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, ricaricate durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Domani pomeriggio entrerà in porto e farà una sosta di circa 14 ore lungo le banchine nord dello scalo portuale calabrese, in concessione al terminalista Automar Spa, impegnato da inizio anno ad un maggiore incremento dei traffici e ad una più strutturata presenza a **Gioia Tauro**.



Tra le più ecofriendly al mondo, la Eco Malta Grimaldi arriva nel porto di Gioia Tauro

Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo

Emmanuele Gerboni

Gioia Tauro - Super tecnologia e innovative performances al servizio della sostenibilità ambientale sono le peculiarità che identificano la Eco Malta che domani entrerà nel **porto** di **Gioia Tauro**. Proveniente dalla Corea del Sud, sbarcherà a **Gioia Tauro** intorno alle ore 17. Attraccherà alle banchine ro-ro del terminalista Automar Spa, per consegnare merce destinata al mercato europeo. Tra gli ultimi acquisti del Gruppo Grimaldi, è catalogata nella classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Sesta di dodici unità altamente tecnologiche, commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing, tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di corto raggio, è soprattutto tra le più ecofriendly presenti sul mercato mondiale. Con lo sguardo alle caratteristiche infrastrutturali, la Eco Malta è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate ed una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per il trasporto di merci di corto raggio: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. Con lo sguardo ai suoi dispositivi, la Eco Malta è capace di azzerare le sue emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio dalla potenza totale di 5 MWh, ricaricate durante la navigazione grazie agli shaft generator e a 350 m2 di pannelli solari. La nave è inoltre dotata di motori di ultima generazione controllati elettronicamente e di un impianto di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato. Domani pomeriggio entrerà in **porto** e farà una sosta di circa 14 ore lungo le banchine nord dello scalo portuale calabrese, in concessione al terminalista Automar Spa, impegnato da inizio anno ad un maggiore incremento dei traffici e ad una più strutturata presenza a **Gioia Tauro**.



In arrivo al porto di Gioia Tauro la nuova nave Eco Malta di Grimaldi

Alla fiera Let Expo il presidente Agostinelli si era detto pronto ad aprire un casello delle autostrade del mare in Calabria se necessario

La nuovissima nave ro-ro Eco Malta domani esordirà in Italia entrerà nel porto di Gioia Tauro proveniente dalla Corea del Sud dove è stata appena costruita per il Gruppo Grimaldi di Napoli. Sesta di dodici unità commissionate al cantiere cinese Jinling di Nanjing e tra le più grandi unità ro-ro al mondo per il trasporto marittimo di carichi rotabili su rotte di corto raggio, questa nuova costruzione è lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67.311 tonnellate e una velocità di crociera di 20,8 nodi. La capacità di carico dei suoi sette ponti, di cui due mobili, è doppia rispetto a quella della precedente classe di navi ro-ro impiegate dal Gruppo Grimaldi per gli stessi traffici: la nave può infatti trasportare 7.800 metri lineari di merci rotabili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La Eco Malta entrerà in porto e farà una sosta di circa 14 ore lungo le banchine nord dello scalo portuale calabrese in concessione al terminalista Automar che da inizio anno sta cercando di incrementare i traffici automotive al fine di concretizzare una più strutturata presenza a Gioia Tauro. In occasione dell'ultima fiera Let Expo andata in scena a Verona il presidente della port authority, Andrea Agostinelli, si era detto 'disponibile e ineterssato ad aprire subito in Calabria un casello' per le autostade del mare del Gruppo Grimaldi pur riconoscendo che Gioia tauro ad oggi difficilmente può proporsi come scalo per quei traffici ro-ro. In quell'occasione il presidente dell'Autorità di sistema portuale calabrese aveva detto: 'Abbiamo però due problemi: riverberare sul territorio l'eccezionale performance del porto, in Calabria manca quella integrazione verticale, la funzione di volano territoriale, e queste difficoltà sono evidenziate per esempio dal fatto che sia stato nominato il terzo commissario straordinario. Per andare nella direzione della sostenibilità energetica con 4 km di banchine, c'è bisogno di un piano energetico colossale. In Calabria abbiamo un terminal automobilistico che vive una crisi da due anni, ma sta lavorando comunque in una direzione ostinata e contraria per venirne fuori, e questo lo apprezzo, mi sorprende l'entusiasmo e la passione. Gli stakeholder ci chiedono energie elettriche per i terminal container, questo sarà il primo problema da affrontare per garantire il fabbisogno energetico'. Dopo il primo scalo a Gioia tauro la Eco Malta sarà impiegata per potenziare ulteriormente il servizio ro-ro tra l'Italia settentrionale (Livorno, Savona) e la Spagna (Barcellona, Valencia), sul quale attualmente già operano anche le tre unità gemelle Eco Savona, Eco Valencia ed Eco Barcelona.



Informatore Navale

Cagliari

La vera anima della Sardegna, in ogni stagione dell'anno

Dalla partnership tra Grimaldi Lines e Welcome to Italy nascono gli speciali Viaggi Smart

Ad itinerari unici, creati con cura da esperti professionisti locali, si affianca la possibilità del viaggio via mare a prezzi molto vantaggiosi Napoli, 31 marzo 2022 - Non solo lunghe spiagge di sabbia bianca e mare cristallino con riflessi turchesi, la Sardegna regala ai turisti natura incontaminata e tradizioni millenarie: emozioni uniche in ogni periodo dell'anno. La Compagnia di Navigazione Grimaldi Lines e la piattaforma digitale incoming Welcome to Italy uniscono le forze e promuovono un turismo alternativo e complementare ai soggiorni balneari, declinato in itinerari personalizzati alla scoperta della vera anima dell'isola. Welcome to Italy propone, infatti, soluzioni di viaggio innovative che valorizzano il patrimonio storico, artistico e culturale di una terra sorprendente e affascinante, che vale una vacanza anche fuori la stagione pienamente estiva. Gli itinerari nascono dal know-how dei Local Expert : professionisti del turismo con grande esperienza del territorio, che creano con cura e passione i contenuti del viaggio e assistono sia l'agente di viaggio che il cliente finale per tutta la durata del soggiorno. La soluzione proposta è perfetta per imbarcare la propria auto sulle tratte Grimaldi Lines Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia e la nuovissima Savona-Porto Torres e viceversa, per poi proseguire verso gli hotel, i ristoranti, i parchi, i musei e gli altri luoghi di interesse proposti dal tour. Grazie alla partnership tra le due realtà, è possibile abbinare all'itinerario la traversata marittima a un prezzo estremamente vantaggioso. Tra gli itinerari creati dai Local Expert, ci sono proposte molto particolari, quali In viaggio con Grazia, che ripercorre i luoghi e la vita di Grazia Deledda, e La longevità in Sardegna, che racconta tutti i segreti dei centenari sardi, dallo stile di vita all'alimentazione. Tutti i programmi sono pubblicati sul sito www.grimaldi-lines.com nella pagina dedicata alla destinazione Sardegna. 'Welcome to Italy si conferma come un vero e proprio creatore di contenuti validi per tutte le stagioni - dichiara Adriano Apicella , Amministratore Delegato Welcome Travel Group Si avvale, inoltre, di importanti canali distributivi internazionali completamente contrattualizzati. L'alchimia di Welcome to Italy sa trasformare il patrimonio culturale dell'Isola in nuove motivazioni di viaggio'. 'E' la prima volta che in Sardegna si fa sistema attorno al marketing per creare valore in stagioni alternative al balneare - afferma Massimiliano Cossu , Amministratore Delegato di Portale Sardegna (co-founder Welcome to Italy) - e la collaborazione con Grimaldi Lines è l'emblema di una visione che, come Azienda, abbiamo sempre cercato di portare avanti. Oggi, con Welcome to Italy e la forza di un Network come Welcome Travel Group al nostro fianco, tutto è possibile'. 'La partnership con Welcome to Italy ci consentirà di offrire soluzioni di viaggio alternative e personalizzate ai clienti che amano viaggi itineranti con la propria auto al seguito alla scoperta dei luoghi meno battuti dal turismo di



Informatore Navale

Cagliari

massa.'- ha dichiarato Francesca Marino, Passenger Department Manager di Grimaldi Lines - Il nostro network di comodi collegamenti marittimi, che consente di raggiungere il Nord e il Sud della Sardegna tutto l'anno, ci permette di promuovere il turismo in ogni stagione e valorizzare tutte le attrattive di un territorio che amiamo molto.' La navigazione a bordo delle navi Grimaldi Lines è già di per sé un'esperienza unica, che trasforma un semplice trasferimento via mare in un vero e proprio anticipo di vacanza. La flotta è infatti composta esclusivamente da navi di ultima generazione, che offrono agli ospiti un buon livello di accoglienza. In particolare, le Ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona, così come le gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa, hanno cabine e suite spaziose, oltre a servizi di ogni tipo, che consentono di trascorrere piacevolmente la traversata: ristorante à la carte e self-service, piscina con annesso solarium e fast-food, area fitness, grande salone centrale Smaila's Club, casinò e discoteca per il divertimento notturno. Il Gruppo Grimaldi ha sede a Napoli, controlla una flotta di oltre 140 navi ed impiega circa 15.000 persone. Facente capo alla famiglia Grimaldi, il Gruppo è una multinazionale operante nella logistica, specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Nel settore passeggeri, il Gruppo opera con diversi marchi, diversificati per destinazione: Grimaldi Lines nel Mediterraneo (Sardegna, Sicilia, Spagna, Grecia, Tunisia e Marocco), Minoan Lines per i collegamenti interni greci (Pireo-Creta e Creta-Isole Cicladi), Finnlines per il Mar Baltico (Finlandia, Germania e Svezia), Trasmed per i collegamenti Spagna Continentale-Baleari. Welcome to Italy è un progetto di Welcome Travel Group in collaborazione con la società Portale Sardegna che ha sviluppato un nuovo modello di Incoming che si fonda sul connubio tra territorio e tecnologia. La mission è quella di valorizzare le caratteristiche distintive offerte da ciascuna destinazione grazie alla conoscenza e all'esperienza dell'Agenzia di Viaggio che opera in quell'area per rendere l'esperienza di una vacanza in Italia unica. I prodotti disponibili sono strutture extra alberghiere, escursioni, esperienze, trasferimenti e servizi peculiari di ciascuna zona.

Informazioni Marittime

Cagliari

La vera anima della Sardegna, in ogni stagione dell' anno

Dalla partnership tra Grimaldi Lines e Welcome to Italy nascono gli speciali Viaggi Smart. Ad itinerari unici, si affianca la possibilità del viaggio via mare a prezzi molto vantaggiosi

Non solo lunghe spiagge di sabbia bianca e mare cristallino con riflessi turchesi, la Sardegna regala ai turisti natura incontaminata e tradizioni millenarie: emozioni uniche in ogni periodo dell' anno. La Compagnia di Navigazione Grimaldi Lines e la piattaforma digitale incoming Welcome to Italy uniscono le forze e promuovono un turismo alternativo e complementare ai soggiorni balneari, declinato in itinerari personalizzati alla scoperta della vera anima dell' isola. Welcome to Italy propone, infatti, soluzioni di viaggio innovative che valorizzano il patrimonio storico, artistico e culturale di una terra sorprendente e affascinante, che vale una vacanza anche fuori la stagione pienamente estiva. Gli itinerari nascono dal know-how dei Local Expert: professionisti del turismo con grande esperienza del territorio, che creano con cura e passione i contenuti del viaggio e assistono sia l' agente di viaggio che il cliente finale per tutta la durata del soggiorno. La soluzione proposta è perfetta per imbarcare la propria auto sulle tratte Grimaldi Lines Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia e la nuovissima **Savona**-Porto Torres e viceversa, per poi proseguire verso gli hotel, i ristoranti, i parchi, i musei e gli altri luoghi di interesse proposti dal tour. Grazie alla partnership tra le due realtà, è possibile abbinare all' itinerario la traversata marittima a un prezzo estremamente vantaggioso. Tra gli itinerari creati dai Local Expert, ci sono proposte molto particolari, quali In viaggio con Grazia, che ripercorre i luoghi e la vita di Grazia Deledda, e La longevità in Sardegna, che racconta tutti i segreti dei centenari sardi, dallo stile di vita all' alimentazione. Tutti i programmi sono pubblicati sul sito www.grimaldi-lines.com nella pagina dedicata alla destinazione Sardegna. "Welcome to Italy si conferma come un vero e proprio creatore di contenuti validi per tutte le stagioni - dichiara Adriano Apicella, Amministratore Delegato Welcome Travel Group - Si avvale, inoltre, di importanti canali distributivi internazionali completamente contrattualizzati. L' alchimia di Welcome to Italy sa trasformare il patrimonio culturale dell' Isola in nuove motivazioni di viaggio". "È la prima volta che in Sardegna si fa sistema attorno al marketing per creare valore in stagioni alternative al balneare - afferma Massimiliano Cossu, Amministratore Delegato di Portale Sardegna (co-founder Welcome to Italy) - e la collaborazione con Grimaldi Lines è l' emblema di una visione che, come Azienda, abbiamo sempre cercato di portare avanti. Oggi, con Welcome to Italy e la forza di un Network come Welcome Travel Group al nostro fianco, tutto è possibile". "La partnership con Welcome to Italy ci consentirà di offrire soluzioni di viaggio alternative e personalizzate ai clienti che amano viaggi itineranti con la propria auto al seguito alla scoperta dei luoghi meno battuti dal turismo di massa." - ha dichiarato Francesca Marino, Passenger Department



Informazioni Marittime

Cagliari

Manager di Grimaldi Lines - Il nostro network di comodi collegamenti marittimi, che consente di raggiungere il Nord e il Sud della Sardegna tutto l' anno, ci permette di promuovere il turismo in ogni stagione e valorizzare tutte le attrattive di un territorio che amiamo molto." La navigazione a bordo delle navi Grimaldi Lines è già di per sé un' esperienza unica, che trasforma un semplice trasferimento via mare in un vero e proprio anticipo di vacanza. La flotta è infatti composta esclusivamente da navi di ultima generazione, che offrono agli ospiti un buon livello di accoglienza. In particolare, le Ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona, così come le gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa, hanno cabine e suite spaziose, oltre a servizi di ogni tipo, che consentono di trascorrere piacevolmente la traversata: ristorante à la carte e self-service, piscina con annesso solarium e fast-food, area fitness, grande salone centrale Smilla' s Club, casinò e discoteca per il divertimento notturno.

Dalla partnership tra Grimaldi Lines e Welcome to Italy nascono gli speciali Viaggi Smart

'Il nostro network di comodi collegamenti marittimi ci permette di promuovere il turismo in ogni stagione'

Redazione

Napoli - Non solo lunghe spiagge di sabbia bianca e mare cristallino con riflessi turchesi, la Sardegna regala ai turisti natura incontaminata e tradizioni millenarie: emozioni uniche in ogni periodo dell' anno. La Compagnia di Navigazione Grimaldi Lines e la piattaforma digitale incoming Welcome to Italy uniscono le forze e promuovono un turismo alternativo e complementare ai soggiorni balneari, declinato in itinerari personalizzati alla scoperta della vera anima dell' isola. Welcome to Italy propone, infatti, soluzioni di viaggio innovative che valorizzano il patrimonio storico, artistico e culturale di una terra sorprendente e affascinante, che vale una vacanza anche fuori la stagione pienamente estiva. Gli itinerari nascono dal know-how dei Local Expert : professionisti del turismo con grande esperienza del territorio, che creano con cura e passione i contenuti del viaggio e assistono sia l' agente di viaggio che il cliente finale per tutta la durata del soggiorno. La soluzione proposta è perfetta per imbarcare la propria auto sulle tratte Grimaldi Lines Livorno-Olbia , Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia e la nuovissima **Savona**-Porto Torres e viceversa, per poi proseguire verso gli hotel, i ristoranti, i parchi, i musei e gli altri luoghi di interesse proposti dal tour. Grazie alla partnership tra le due realtà, è possibile abbinare all' itinerario la traversata marittima a un prezzo estremamente vantaggioso. Tra gli itinerari creati dai Local Expert, ci sono proposte molto particolari, quali In viaggio con Grazia , che ripercorre i luoghi e la vita di Grazia Deledda, e La longevità in Sardegna , che racconta tutti i segreti dei centenari sardi, dallo stile di vita all' alimentazione. Tutti i programmi sono pubblicati sul sito www.grimaldi-lines.com nella pagina dedicata alla destinazione Sardegna. ' Welcome to Italy si conferma come un vero e proprio creatore di contenuti validi per tutte le stagioni - dichiara Adriano Apicella, Amministratore Delegato Welcome Travel Group - Si avvale, inoltre, di importanti canali distributivi internazionali completamente contrattualizzati. L' alchimia di Welcome to Italy sa trasformare il patrimonio culturale dell' Isola in nuove motivazioni di viaggio'. 'E ' la prima volta che in Sardegna si fa sistema attorno al marketing per creare valore in stagioni alternative al balneare - afferma Massimiliano Cossu, Amministratore Delegato di Portale Sardegna (co-founder Welcome to Italy) - e la collaborazione con Grimaldi Lines è l' emblema di una visione che, come Azienda, abbiamo sempre cercato di portare avanti. Oggi, con Welcome to Italy e la forza di un Network come Welcome Travel Group al nostro fianco, tutto è possibile'. 'La partnership con Welcome to Italy ci consentirà di offrire soluzioni di viaggio alternative e personalizzate ai clienti che amano viaggi itineranti con la propria auto al seguito alla scoperta dei luoghi meno battuti dal turismo di massa.' - ha dichiarato Francesca Marino, Passenger Department



31 MARZO 2022 - Redazione

Ship Mag

Cagliari

Manager di Grimaldi Lines - Il nostro network di comodi collegamenti marittimi, che consente di raggiungere il Nord e il Sud della Sardegna tutto l'anno, ci permette di promuovere il turismo in ogni stagione e valorizzare tutte le attrattive di un territorio che amiamo molto. La navigazione a bordo delle navi Grimaldi Lines è già di per sé un'esperienza unica, che trasforma un semplice trasferimento via mare in un vero e proprio anticipo di vacanza. La flotta è infatti composta esclusivamente da navi di ultima generazione, che offrono agli ospiti un buon livello di accoglienza. In particolare, le Ammiraglie Cruise Roma e Cruise Barcelona, così come le gemelle Cruise Sardegna e Cruise Europa, hanno cabine e suite spaziose, oltre a servizi di ogni tipo, che consentono di trascorrere piacevolmente la traversata: ristorante à la carte e self-service, piscina con annesso solarium e fast-food, area fitness, grande salone centrale Smilla's Club, casinò e discoteca per il divertimento notturno.

E nell' arcipelago pure due scosse sismiche

Corse di aliscafi ridotte Nelle Eolie trasporti a rischio

LIPARI Continua l'ondata di scirocco alle Eolie e già dall' altro ieri pomeriggio c' è stata la sospensione di alcune corse di linea da e per **Milazzo**. Il cattivo tempo dovrebbe perdurare fino a domenica con il rischio di isolamento per l' Arcipelago. Il traghetto della Siremar che collegale Eolie con Napoli ha soppresso il collegamento. Gli aliscafi della Liberty Lines collegano le isole ma con difficoltà soprattutto negli approdi esposti al vento che arriva da sud. A Lipari si approda nello scalo alternativo di Punta Scaliddi, mentre sono state soppresse le corse per Alicudi e Filicudi. Nelle altre isole minori si viaggia con riserva. Difficoltà anche per l' ormeggio delle navi della Siremar.

Nella rada di Lipari si sono rifugiati la nave cisterna della Marnavi di Napoli e il traghetto della Green Fleet di Messina che trasporta i rifiuti. Negli ultimi giorni le Eolie hanno anche dovuto fare i conti con due scosse di terremoto di 4 e 3.8 di magnitudo. Entrambe registrate dall' Ingv di Roma ad una notevole profondità, tanto che non sono state avvertite dagli isolani e non hanno causato danni agli immobili. (*BL*)



Isole Eolie, lo scirocco blocca quasi tutti i collegamenti

Continua l'ondata di scirocco alle Eolie e già da ieri pomeriggio c'è stata la sospensione di alcuni collegamenti con **Milazzo**. Il cattivo tempo dovrebbe durare fino a domenica con il rischio di isolamento per l'Arcipelago. Il traghetto della Siremar che collega le Eolie con Napoli non è salpato. Gli aliscafi della Liberty Lines collegano le isole, ma con difficoltà soprattutto negli approdi esposti al vento che arriva da sud. A Lipari si approda nello scalo alternativo di Punta Scaliddi, mentre sono state soppresse le corse per Alicudi e Filicudi. Nelle altre isole minori si viaggia con riserva. Difficoltà anche per l'ormeggio delle navi della Siremar. Nella rada di Lipari si sono rifugiati la nave cisterna della Marnavi di Napoli e il traghetto della Green Fleet di Messina che trasporta i rifiuti. © Riproduzione riservata.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Attraversamento dello Stretto, Città Metropolitana al fianco di Villa San Giovanni: "basta perdere tempo"

Il Sindaco metropolitano f.f. Versace presente alla riunione sul masterplan dell' Autorità Portuale sul nodo infrastrutturale villoese: "Non possiamo perdere altro tempo, servono scelte responsabili e azioni tempestive"

Il Sindaco metropolitano f.f. Carmelo Versace ha preso parte questa mattina a Villa San Giovanni ai lavori della riunione operativa sui progetti riguardanti la mobilità e l' avanzamento delle prospettive infrastrutturali legate ai nuovi approdi nella zona sud della città. L' incontro, ospitato nella sala consiliare "Caracciolo" del Municipio villoese (presenti anche il commissario prefettizio Marco Oteri, il presidente dell' **Autorità Portuale** dello **Stretto**, Mario Mega, rappresentanti del Consiglio comunale e di Rfi), è servito in modo particolare per fare un punto della situazione circa i contenuti del masterplan presentato dall' Authority per la città di Villa San Giovanni e per il rilancio del sistema di viabilità intermodale di attraversamento dello **Stretto** . "Si tratta di una questione che si trascina irrisolta ormai da decenni - ha chiarito nel suo intervento il Sindaco f.f. Versace , affiancato anche dal dirigente della Città metropolitana, Lorenzo Benestare - e rispetto alla quale noi oggi possiamo dare una visione nuova e, ci auguriamo, anche definitiva, superando così un atavico ritardo che si trascina da oltre quarant' anni e che ha frenato in modo rilevante le prospettive di sviluppo del nostro territorio e del comprensorio villoese. Con l' **Autorità Portuale** e in particolare con il presidente Mega, la Città metropolitana ha un dialogo aperto, diretto e costruttivo, con l' obiettivo di cooperare sinergicamente per definire al meglio tutta l' azione che occorre portare avanti per concretizzare e portare a compimento i progetti infrastrutturali che questa comunità attende". Nel corso della riunione, inoltre, è stato rimarcato il ruolo della Città metropolitana che intende supportare l' azione dell' **Autorità Portuale** promossa attraverso il masterplan, mediante uno studio preliminare di fattibilità tecnico-economico, in grado di definire nel suo complesso il nodo infrastrutturale in tutte le sue articolazioni e le relative soluzioni progettuali da adottare. I prossimi step, in questa direzione, riguardano proprio la definizione e l' apertura del bando destinato agli studi di progettazione attraverso cui si selezioneranno esperti altamente qualificati per la redazione dello studio preliminare stesso. "Per la prima volta, dopo tanti anni di tentativi andati a vuoto - ha evidenziato Versace - decidiamo di affidarci agli esperti del settore, ovvero a figure competenti in materia, capaci di dare una svolta decisiva a questo quadro progettuale, per come merita Villa San Giovanni. Di una cosa posso dirmi sicuro e cioè che non c' è più tempo da perdere. Come Città metropolitana siamo fermamente decisi nel voler sostenere l' **Autorità Portuale** e l' amministrazione di Villa San Giovanni, per quanto di nostra competenza, in particolare nel supporto tecnico alla progettazione,



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

ma è necessario che tutti gli attori istituzionali facciano la loro parte. Un ulteriore rinvio o impasse sui progetti in atto, significherebbe compiere un preoccupante e forse irreversibile, passo indietro. È il momento delle scelte responsabili e soprattutto di azioni concrete e tempestive".

Matilde Siracusano (Fi): "La parola "ponte" manda in tilt il governo"

La deputata di Forza Italia: "Lo studio di fattibilità del Ponte sullo Stretto di Messina è una presa in giro"

Redazione

MESSINA - La deputata messinese di Forza Italia, Matilde Siracusano, torna a parlare del Ponte sullo Stretto, una battaglia che porta avanti da tempo. Lo fa partendo da una notizia che riguarda direttamente il governo e una decisione del ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. "Ha commissionato a Rfi uno studio di fattibilità in merito alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di **Messina**, optando per un progetto che a quanto si apprende dovrebbe essere a più campate". Siracusano: "La parola Ponte manda in tilt il governo" "Andando per logica - prosegue Matilde Siracusano -, uno immaginerebbe che Palazzo Chigi ha dunque in programma una possibile futura costruzione di questa grande e strategica opera pubblica. Ma poi, invece, allo stesso tempo, accade che l' esecutivo va in tilt se alla Camera dei deputati all' interno di un ordine del giorno alla legge costituzionale sull' insularità si vuole inserire la parola 'Ponte', e pretende di sostituirla con il concetto di 'collegamento stabile' tra Sicilia e Calabria". "Studio di fattibilità una presa in giro" Insiste la deputata: "Stiamo parlando della stessa cosa, perché è francamente impossibile immaginare che un collegamento stabile possa essere quello attuale, garantito con tempi biblici da navi traghetto e aliscafo. Prendiamo atto del cortocircuito lessicale del governo, ma a questo punto siamo sempre più convinti che lo studio di fattibilità sul Ponte sullo Stretto di **Messina** sia una presa in giro, per il Parlamento, e soprattutto per i cittadini siciliani e calabresi'.



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Intermodalità e attraversamento Stretto, MetroCity con Authority e Villa San Giovanni

Versace durante la riunione sul masterplan dell' Autorità Portuale: 'Non possiamo perdere altro tempo, servono scelte responsabili e azioni tempestive'

Redazione

VILLA SAN GIOVANNI - Il sindaco metropolitano facente funzioni Carmelo Versace ha preso parte questa mattina a Villa San Giovanni ai lavori della riunione operativa sui progetti riguardanti la mobilità e l' avanzamento delle prospettive infrastrutturali legate ai nuovi approdi nella zona sud della città . L' incontro, ospitato nella sala consiliare "Caracciolo" del Municipio villese (presenti anche il commissario prefettizio Marco Oteri, il presidente dell' **Autorità Portuale** dello **Stretto**, Mario Mega , rappresentanti del Consiglio comunale e di Rfi), è servito in modo particolare per fare un punto della situazione circa i contenuti del masterplan presentato dall' Authority per la città di Villa San Giovanni e per il rilancio del sistema di viabilità intermodale di attraversamento dello **Stretto**. "Si tratta di una questione che si trascina irrisolta ormai da decenni - ha chiarito nel suo intervento il sindaco facente funzioni Versace, affiancato anche dal dirigente della Città metropolitana, Lorenzo Benestare - e rispetto alla quale noi oggi possiamo dare una visione nuova e, ci auguriamo, anche definitiva, superando così un atavico ritardo che si trascina da oltre quarant' anni e che ha frenato in modo rilevante le prospettive di sviluppo del nostro territorio e del comprensorio villese. Con l' **Autorità Portuale** e in particolare con il presidente Mega, la Città metropolitana ha un dialogo aperto, diretto e costruttivo, con l' obiettivo di cooperare sinergicamente per definire al meglio tutta l' azione che occorre portare avanti per concretizzare e portare a compimento i progetti infrastrutturali che questa comunità attende". Nel corso della riunione, inoltre, è stato rimarcato il ruolo della Città metropolitana che intende supportare l' azione dell' **Autorità Portuale** promossa attraverso il masterplan , mediante uno studio preliminare di fattibilità tecnico-economico, in grado di definire nel suo complesso il nodo infrastrutturale in tutte le sue articolazioni e le relative soluzioni progettuali da adottare. I prossimi step, in questa direzione, riguardano proprio la definizione e l' apertura del bando destinato agli studi di progettazione attraverso cui si selezioneranno esperti altamente qualificati per la redazione dello studio preliminare stesso. 'Per la prima volta, dopo tanti anni di tentativi andati a vuoto, - ha evidenziato Versace - decidiamo di affidarci agli esperti del settore, ovvero a figure competenti in materia, capaci di dare una svolta decisiva a questo quadro progettuale, per come merita Villa San Giovanni. Di una cosa posso dirmi sicuro e cioè che non c' è più tempo da perdere. Come Città metropolitana siamo fermamente decisi nel voler sostenere l' **Autorità Portuale** e l' amministrazione di Villa San Giovanni, per quanto di nostra competenza, in particolare nel supporto tecnico alla progettazione, ma è necessario che tutti gli attori istituzionali facciano la loro parte. Un ulteriore rinvio o impasse



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

sui progetti in atto, significherebbe compiere un preoccupante e forse irreversibile, passo indietro. È il momento delle scelte responsabili e soprattutto di azioni concrete e tempestive'.

Port Logistic Press

Trapani

Due navi da crociera in contemporanea a Trapani dove l' ultima era approdata il 21 ottobre 2021

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 1 minuto Trapani - Il porto di Trapani ha ospitato due navi da crociera in contemporanea, era successo anche il 27 settembre del 2021, mentre l' ultima nave da crociera era approdata il 21 ottobre di quello stesso 2021. La prima ad arrivare è stata la motonave Seven Seas Voyager (Regent), 206 metri di lusso e comfort, proveniente da Napoli, che ha ormeggiato alla banchina Garibaldi. Con a bordo 520 passeggeri più 447 membri dell' equipaggio è ripartita per Cagliari. Alle 11 è stata la volta della M/N Le Bougainville (Le Ponant), tra le più esclusive del settore, lunga 131 metri, proveniente da La Valletta, anch' essa con destinazione Cagliari. Gli 81 crocieristi (più 116 membri dell' equipaggio) sono sbarcati alla banchina sporgente Ronciglio Est. 'Per la prima volta i crocieristi sono stati accolti in un terminal riqualificato e funzionale come quello che abbiamo inaugurato lo scorso dicembre - ha commentato l' avvenimento il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti - e si tratta di navi non molto grandi ma di nicchia, dedicate a viaggiatori appartenenti a un target elevato, amanti del lusso e delle esperienze sul territorio". "Il lavoro fatto nel porto di Trapani - dove abbiamo sbloccato e completato lavori al palo da anni e che hanno consentito allo scalo marittimo, ma anche alla città, di ridisegnare l' affaccio a mare - comincia a dare i suoi frutti, nonostante il mercato delle **crociere** debba ancora del tutto riprendersi dai danni provocati dall' emergenza sanitaria negli ultimi due anni. Da parte nostra, continuiamo nella nostra opera di riqualificazione con interventi importanti come i dragaggi, l' adeguamento delle banchine settentrionali e l' efficientamento energetico'.



Ddl Concorrenza, fronte aperto sui porti

31 Mar, 2022 ROMA- Porti, forte dissenso dal mondo sindacale e politico sugli emendamenti al disegno di Legge sulla Concorrenza riguardanti il sistema portuale nazionale, all' esame al Senato, che introdurrebbero modifiche alle normative relative al lavoro e le concessioni nei porti. L' emendamento è stato presentato da esponenti politici di: Lega, Forza Italia, Fratelli d' Italia e Italia Viva. Il fronte sindacale compatto sulla richiesta del ritiro degli emendamenti. Tra i principali elementi di novità degli emendamenti al Ddl Concorrenza e sui quali il mondo sindacale e dei lavoratori portuali chiede il ritiro: innanzitutto la possibilità di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto all' interno dello stesso porto, l' attribuzione di maggiori poteri e maggiori competenze ad ART - Autorità di Regolazione dei Trasporti - e ad Anac - Autorità nazionale anticorruzione. Infine la legittimità dell' autoproduzione, sebbene, solo per casi specifici. Uiltrasporti chiede il ritiro degli emendamenti che puntano a "scardinare l' intero sistema della portualità italiana" denuncia in una nota il segretario generale di Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi - " che, soprattutto in questa fase così complicata dell' economia del Paese, ha dato prova di grande resilienza". 'Non siamo assolutamente d' accordo che venga abolito il divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto concessionario, all' interno dello stesso sistema portuale perché in questo modo verrebbero meno i principi di concorrenza e verrebbe scardinato l' equilibrio occupazionale dei porti '. 'La scelta - continua Tarlazzi - di consentire allo stesso soggetto di avere più concessioni all' interno dello stesso porto per le stesse attività, rappresenta già di per se una preoccupazione perché, se non fosse calibrata con prudenza, potrebbe determinare monopoli. Consentire poi la fungibilità del personale farebbe venire meno gli stessi presupposti per i quali vengono autorizzate le imprese ad operare e diminuirebbero le tutele dei lavoratori stessi'. 'Altrettanto - prosegue Tarlazzi - non siamo d' accordo che vengano scardinate le competenze sul governo della portualità perché l' intero sistema ne avrebbe una ripercussione negativa'. 'Alla luce di tutto questo - conclude il Segretario della Uiltrasporti - chiediamo che questi emendamenti vengano ritirati'. Secondo Fit-Cisl gli emendamenti "indebolirebbero la stabilità del sistema". Nello specifico chiedendo - "che non passi soprattutto l' emendamento che mira ad abolire il divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto all' interno dello stesso porto, perché andrebbe a colpire l' assetto regolato del mercato portuale, già altamente flessibile'. 'Inoltre - prosegue la Federazione della Cisl - evidenziamo come alcuni emendamenti possano diminuire drasticamente il potere delle Autorità di Sistema portuale in materia di rilascio delle concessioni, vista la vigilanza che le stesse operano direttamente sui concessionari'. CULMV - Compagnia Unica In merito si sono espressi i camalli genovesi -CULMV, Compagnia



Corriere Marittimo

Focus

Unica ha tenuto a denunciare che gli emendamenti: "gettano la portualità italiana e tutti i lavoratori coinvolti in un mare di incertezza e precarietà. In questo momento difficile, per la crisi pandemica non superata e per i potenziali effetti della guerra in Ucraina, è irresponsabile pensare a una 'deregulation' nei porti. Permettere lo scambio di manodopera tra diversi terminal in mano ad un unico concessionario è un colpo letale all' organizzazione del lavoro che ha ben funzionato nel nostro scalo, sia per le imprese sia per i lavoratori, anche nei momenti più difficili. Il Pool di manodopera (articolo 17) non avrebbe più senso" - Conclude CULMV - "Questo tentativo va respinto. Occorre altro ai porti per guardare al futuro: noi ci siamo per impedire questo scempio sul fronte del lavoro portuale'. Dalla Politica sul fronte del NO agli emendamenti: Davide Gariglio, capogruppo Pd in commissione Trasporti della Camera, sugli emendamenti esprime contrarietà totale: "rischiano di creare gravi difficoltà alla governance sui porti e ai lavoratori" - sottolineando "vogliono abolire il divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto all' interno dello stesso porto, divieto che è presente nella proposta di legge avanzata dal governo : una proposta emendativa che mina i principi di concorrenza e flessibilità su cui si fonda il mercato regolato del lavoro portuale " - "Non vanno poi dimenticati i vari emendamenti, presentati da numerose forze politiche, che assegnano competenze sul governo della portualità ad Art, Anac e Agcom, sottraendole al ministero dei Trasporti e della Mobilità sostenibili , complicando e burocratizzando di fatto la gestione del sistema portuale. Mi auguro - conclude Gariglio - , nell' interesse generale del sistema portuale nazionale, che queste proposte non vengano approvate".

Porti: M5S, no a norma che elimina divieto cumulo concessioni

(FERPRESS) Roma, 31 MAR Gli emendamenti di Iv-Fdi-Lega-FI al Ddl Concorrenza all'esame di Palazzo Madama ci lasciano a dir poco stupiti. Di fronte alla norma che elimina il divieto di cumulo delle concessioni nei porti ritenuti strategici, le proposte fatte nelle ultime ore rischiano di mettere in pericolo il lavoro di tante persone e minano tutte le regole sulla portualità è quanto affermano in una nota le deputati e senatori del Movimento 5 Stelle in commissione Trasporti. Gli altri partiti della maggioranza aggiungono hanno presentato emendamenti che mirano ad abolire il divieto di interscambio tra concessioni in capo a un solo soggetto operante in una infrastruttura portuale, minando anche i poteri delle autorità. Di fatto si metterebbero in discussione gli stessi principi di concorrenza e flessibilità al centro del Ddl all'esame e pilastro fondante del mercato del lavoro portuale. Una proposta, per noi irricevibile, che ci vede decisamente contrari perché accentrerebbero le prerogative sul lavoro portuale nelle mani di pochi vanificando quanto fatto sinora, concludono.

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

Porti: M5S, no a norma che elimina divieto cumulo concessioni

Author: com

Date: 31 Marzo 2022

(FERPRESS) - Roma, 31 MAR -- "Gli emendamenti di Iv-Fdi-Lega-FI al Ddl Concorrenza all'esame di Palazzo Madama ci lasciano a dir poco stupiti. Di fronte alla norma che elimina il divieto di cumulo delle concessioni nei porti ritenuti strategici, le proposte fatte nelle ultime ore rischiano di mettere in pericolo il lavoro di tante persone e minano tutte le regole sulla portualità" è quanto affermano in una nota le deputati e senatori del Movimento 5 Stelle in commissione Trasporti.

"Gli altri partiti della maggioranza - aggiungono - hanno presentato emendamenti che mirano ad abolire il divieto di interscambio tra concessioni in capo a un solo soggetto operante in una infrastruttura portuale, minando anche i poteri delle autorità. Di fatto si metterebbero in discussione gli stessi principi di concorrenza e flessibilità al centro del Ddl all'esame e pilastro fondante del mercato del lavoro portuale".

"Una proposta, per noi irricevibile, che ci vede decisamente contrari perché accentrerebbero le prerogative sul lavoro portuale nelle mani di pochi vanificando quanto fatto sinora", concludono.

1/3

Porti: Fit-Cisl, no a emendamenti a ddl Concorrenza che indeboliscono sistema

(FERPRESS) Roma, 31 MAR Chiediamo che siano ritirati gli emendamenti al ddl Concorrenza sul sistema portuale, presentati al Senato, perché indebolirebbero la stabilità del sistema. È quanto dichiara la Fit-Cisl, aggiungendo che: Chiediamo che non passi soprattutto l'emendamento che mira ad abolire il divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto all'interno dello stesso porto, perché andrebbe a colpire l'assetto regolato del mercato portuale, già altamente flessibile. Inoltre prosegue la Federazione della Cisl evidenziamo come alcuni emendamenti possano diminuire drasticamente il potere delle Autorità di Sistema portuale in materia di rilascio delle concessioni, vista la vigilanza che le stesse operano direttamente sui concessionari.

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

Porti: Fit-Cisl, no a emendamenti a ddl Concorrenza che indeboliscono sistema

Author : com

Date : 31 Marzo 2022

(FERPRESS) - Roma, 31 MAR - "Chiediamo che siano ritirati gli emendamenti al ddl Concorrenza sul sistema portuale, presentati al Senato, perché indebolirebbero la stabilità del sistema".

È quanto dichiara la Fit-Cisl, aggiungendo che: "Chiediamo che non passi soprattutto l'emendamento che mira ad abolire il divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto all'interno dello stesso porto, perché andrebbe a colpire l'assetto regolato del mercato portuale, già altamente flessibile".

"Inoltre - prosegue la Federazione della Cisl - evidenziamo come alcuni emendamenti possano diminuire drasticamente il potere delle Autorità di Sistema portuale in materia di rilascio delle concessioni, vista la vigilanza che le stesse operano direttamente sui concessionari".

1/3

Porti: De Luca (Pd), garantire attenzione e tutele a lavoratori

(FERPRESS) Roma, 31 MAR Alcuni emendamenti presentati al Ddl Concorrenza, in esame al Senato, da parte di Lega, Forza Italia, Fratelli d'Italia e Italia Viva rischiano di creare gravi criticità nell'ambito del sistema della portualità italiana che vive, in questo momento, una fase estremamente delicata. In particolare, preoccupa non poco la proposta di abolizione del divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto concessionario, all'interno dello stesso sistema portuale. Questa ipotesi di emendamento metterebbe a forte rischio l'equilibrio occupazionale nei porti e la conseguente tutela dei lavoratori che operano da anni con enormi sacrifici sulle banchine italiane. Noi ci opporremo a soluzioni normative che non garantiscano adeguato rispetto e attenzione alle tematiche di carattere sociale nei nostri porti. Lo afferma Piero De Luca, vicecapogruppo del Pd alla Camera.

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

Porti: De Luca (Pd), garantire attenzione e tutele a lavoratori

Author : com

Date : 31 Marzo 2022

(FERPRESS) - Roma, 31 MAR - "Alcuni emendamenti presentati al Ddl Concorrenza, in esame al Senato, da parte di Lega, Forza Italia, Fratelli d'Italia e Italia Viva rischiano di creare gravi criticità nell'ambito del sistema della portualità italiana che vive, in questo momento, una fase estremamente delicata. In particolare, preoccupa non poco la proposta di abolizione del divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto concessionario, all'interno dello stesso sistema portuale. Questa ipotesi di emendamento metterebbe a forte rischio l'equilibrio occupazionale nei porti e la conseguente tutela dei lavoratori che operano da anni con enormi sacrifici sulle banchine italiane. Noi ci opporremo a soluzioni normative che non garantiscano adeguato rispetto e attenzione alle tematiche di carattere sociale nei nostri porti".

Lo afferma Piero De Luca, vicecapogruppo del Pd alla Camera.

1/3

Ita, il piano Msc per le nozze

'Il gruppo va avanti nonostante la scossa in cda Altavilla: «Privatizzazione, stiamo accelerando» Sinergie nel cargo, sviluppo della flotta e conferma del management nel progetto di Aponte sul vettore

IL CASO ROMA Nonostante la scossa al vertice, con le dimissioni di 6 consiglieri su 9, il Tesoro e Palazzo Chigi premono affinché la privatizzazione di Ita Airways vada in porto. Del resto, è lo stesso presidente esecutivo Alfredo Altavilla ad assicurare che il processo deve andare spedito e che le defezioni non avranno ripercussioni. «Concordo totalmente con il ministro dell' Economia, Daniele Franco - ha spiegato al Corriere - che il processo di privatizzazione non è semplicemente un' asta al miglior offerente, piuttosto la ricerca di una partnership strategica che sia conforme a questi criteri: la dimensione industriale, quindi si mira ad una compagnia solida e redditizia; le prospettive di crescita, moltiplicando gli accessi ai mercati strategici; infine, le rotte di lungo raggio che sono le più profittevoli. Tutto questo garantendo non solo la tutela dell' occupazione attuale, ma anche il suo sviluppo».

Un quadro condiviso da Msc che per primo si è fatto avanti per la compagnia di bandiera e che ha messo a punto un progetto industriale che prevede forti sinergie nel settore cargo e delle crociere, lo sviluppo della flotta, la conferma dell' attuale management e il rafforzamento dell' occupazione.

Il piano di Gianluigi Aponte, fondatore e presidente di Msc, il gruppo che impiega oltre 100mila dipendenti ed è primo armatore al mondo per numero di container, è praticamente pronto. Scritto nero su bianco per essere esaminato dagli advisor del Tesoro.

TUTTI I PUNTI DI FORZA Dopo avere superato la danese Maersk nel cargo e consolidato la posizione di terzo brand crocieristico (subito dopo Carnival e Royal Caribbean), ora l' obiettivo è inserire la compagnia di bandiera in questa tela, in un progetto più vasto, sicuramente originale, per integrare la flotta di 650 navi, con gli aerei e i 62 terminal portuali gestiti. Sarebbe la prima volta in assoluto per un player di questo tipo che, va ricordato, vanta un fatturato di 60 miliardi, 15mila dipendenti solo in Italia, trasporta 26 milioni di container e ha 4.900 vagoni ferroviari. Sul piatto, per il 70% della compagnia aerea, sono pronti 1,2-1,4 miliardi, comprendendo anche il ramo handling e la manutenzione, che la società vuole rilevare dalla vecchia Alitalia. Una operazione di sistema, nel solco di quella realizzata solo una settimana fa con il sostegno al Gruppo Moby di Vincenzo Onorato e dei suoi 6mila dipendenti che fa parte della tradizione del gruppo Msc. In pochi sanno infatti che Aponte ha salvato e fatto crescere molti brand italiani: Gnv, Snav e Messina nel comparto traghetti, ma anche Cisalpina e Bluvacanze nel turismo. Un modello che anche nei terminal portuali non è mai coloniale, ma che prevede la valorizzazione delle figure interne, alleanze con le imprese locali, con il territorio, in un mix



Il Messaggero

Focus

glocal, che sarà quello che verrà adottato se Ita entrerà nel perimetro del gruppo.

L'obiettivo è far crescere il business come accaduto a Gioia Tauro, dove Msc, con il rilancio del traffico merci, ha portato un forte incremento: da 1,5 milioni a 3 milioni di Teu's.

Il piano per Ita è aperto alle competenze di chi nel settore lavora da tempo, ovvero Lufthansa, che ha ribadito ieri la piena adesione all'operazione, ma anche ai manager interni.

CAMPIONI NELLA LOGISTICA Secondo molte banche d'affari il progetto Msc, se condotto a termine, porterebbe l'Italia ad avere un ruolo da protagonista nell'assetto logistico mondiale e rappresenterebbe un riscatto per l'Europa impegnata a fronteggiare da un lato il disegno egemonico cinese e, dall'altro, il grande ruolo svolto dagli americani dell'e-commerce.

Il dossier messo a punto da Msc, condiviso da Lufthansa, sarà quanto prima esaminato dagli advisor del Tesoro, azionista unico con il 100%, che in queste ore stanno organizzando il lavoro. Saranno quindi Equita e lo studio internazionale Gianni Origoni a valutare le offerte, confrontare le varie proposte, analizzare i programmi.

Poi la palla passerà al governo per trovare una sintesi.

Il tandem Delta-Air France è invece al lavoro sotto traccia, ma proverà a dare battaglia.

L'unica cosa certa è che Ita, anche con il cda ridotto, fa gola a molti. E che in un paio di mesi, si augurano al Mef, dovrà avere un nuovo partner di controllo.

Umberto Mancini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Project44 lancia 'Port Intel', la prima soluzione di Port Intelligence al mondo

In uno dei momenti di maggior fermento della logistica oceanica, project44 introduce insight in tempo reale su tutti i porti del mondo, espandendo notevolmente la sua offerta di visibilità oceanica

Milano - project44, la piattaforma che fornisce agli spedizionieri, ai trasportatori ed agli operatori di logistica un accesso alla visibilità in tempo reale di tutte le spedizioni indipendentemente dal tipo di trasporto, presenta 'Port Intel', la prima soluzione di port intelligence del settore a fornire dati in tempo reale sulla congestione e sul flusso dei container in tutti i porti globali. La piattaforma fornisce a spedizionieri, LSP (Logistics Service Provider), FFW (Freight Forwarders) e altre parti interessate ciò di cui hanno bisogno per gestire e mitigare gli impatti delle attuali turbolenze oceaniche e delle caotiche supply chain. A seguito di disruption apparentemente infinite, dal blocco del canale di Suez ai colli di bottiglia portuali, le aziende e i clienti hanno acquisito una maggiore consapevolezza delle sfide del trasporto internazionale e della necessità di dati di intelligence in tempo reale. Quando è emerso il conflitto tra Russia e Ucraina, i dati di project44 hanno mostrato un aumento del 52% nei tempi di permanenza delle esportazioni dall' Ucraina e un immediato calo del 40,2% nella capacità giornaliera di picco delle navi TEU che fanno scalo nei porti russi. Allo stesso modo, le navi in attesa al largo di Yantian sono aumentate del 44,1% quando il recente lockdown legato a COVID-19 ha avuto effetto a Shenzhen. Queste sfide continue della supply chain richiedono alle aziende di mantenersi agili e di preparare piani di emergenza utilizzando i dati portuali in tempo reale. 'I colli di bottiglia portuali, i lockdown dovuti al COVID-19 e i cambiamenti di sourcing causati dalla guerra in Ucraina hanno reso difficile per gli spedizionieri rimanere al passo con le proprie catene di approvvigionamento' ha affermato Jett McCandless, fondatore e CEO di project44. 'Per aiutare i nostri clienti ad affrontare queste sfide, abbiamo migliorato la nostra suite di visibilità oceanica, garantendo loro uno dei migliori strumenti con cui identificare e mitigare gli ostacoli della supply chain'. Port Intelligence, compresi i dati sulla congestione di tutti i porti del mondo 'Port Intel' di project44, il primo del suo genere, affronta un problema che penalizza gli spedizionieri di tutto il mondo: la mancanza di visibilità sulla congestione dei porti. 'Port Intel' offre l'accesso a informazioni dettagliate per quanto riguarda i porti globali e le imbarcazioni alimentate da dati e analisi proprietarie. Queste informazioni in tempo reale permettono alle aziende di tenere proattivamente sotto controllo le interruzioni della catena di approvvigionamento, gli eventi 'black swan' e il loro impatto sulle operazioni dei terminal e i conseguenti ritardi nelle spedizioni. Grazie a 'Port Intel', gli spedizionieri e gli LSP possono vedere la congestione dei porti in un' interfaccia visiva e ricevere dati tramite un' API, permettendo loro di aggirare i colli di bottiglia, pianificare al meglio e soddisfare le aspettative dei propri clienti. La piattaforma può fornire tempi



Il Nautilus

Focus

di permanenza a livello di nave e di container molto accurati, nonché conteggi di imbarcazioni e altre analisi della congestione portuale. Attraverso queste fonti di dati, gli utenti sono in grado di individuare proattivamente tendenze, benchmark e confrontare i vari porti, consentendo agli spedizionieri di prendere decisioni migliori su come evitare i ritardi, aumentare la puntualità delle consegne e migliorare la trasparenza per i clienti. Gli algoritmi di project44 offrono un livello di visibilità leader a livello mondiale, capace di localizzare dettagliatamente 11.800 ormeggi, con una precisione di 20 metri. Oltre agli spedizionieri e agli LSP, 'Port Intel' viene già utilizzato da società di consulenza globali, istituzioni finanziarie e fornitori di IT per comprendere meglio le condizioni del mercato. Cosa dicono di noi i clienti 'Abbiamo investito molto nella gestione delle disruption oceaniche e la partnership, l'innovazione, lo speed to value, gli ETA, l'onboarding, la visibilità oceanica e la port intelligence di project44 sono estremamente utili per la nostra attività e per i clienti con cui collaboriamo', ha affermato Charles Cunnion, Vice President, Global Transportation di International Forest Products. 'I nostri clienti e partner sono sempre in attesa della prossima supply chain disruption. Avere informazioni sui porti è un vantaggio enorme. È il tipo di soluzione di dati che il nostro team userà quotidianamente' ha dichiarato JR Ferry, Director of Transportation and Logistics di ATEC Systems. 'Siamo entusiasti di vedere miglioramenti in una suite di visibilità oceanica già tra le migliori della categoria. Project44 continua a fornire più visibilità nella supply chain dove conta maggiormente'. 'Come spedizioniere progressivo, siamo sempre all'avanguardia per quanto riguarda i dati e la tecnologia', ha dichiarato Mike May di Air & Sea International. 'Utilizzando 'Port Intel' forniamo ai nostri clienti spedizionieri i dati e le analisi aggiornate in tempo reale sulla congestione portuale globale, in modo da evitare e gestire proattivamente le disruption'.

Emendamenti per cambiare la portualità italiana?

Roma . Per non incorrere nell' infrazione della Commissione Ue sulla 'Tassazione dei porti in Italia' - 'controricorso Ue' di prossima definizione presso il Tribunale dell' Unione Europea - la politica, non condivisa dalla maggioranza che sostiene il governo Draghi, presenta emendamenti al DDL sulla Concorrenza e stravolge la legge 84/94. Il 'DDL Concorrenza', in discussione al Senato è preda di molti emendamenti, e quelli che fanno discutere molto sono della Lega, FI, FdI e Italia Viva di Renzi. I più rilevanti sulla portualità riguardano: l' eliminazione di riferimenti a un regolamento sulle concessioni e conseguente devoluzione della determinazione dei criteri per l' assentimento delle concessioni direttamente alle singole Autorità di Sistema Portuale; la mancata introduzione di un criterio oggettivo per la determinazione del canone demaniale; la limitazione della previsione di cui all' art. 18, co. 7 della L. n. 84/1994 ai soli porti minori; alcuni interventi auspicati in ambito di finanziamenti degli investimenti dei concessionari e rafforzamento delle procedure di controllo del rispetto dei piani d' impresa. Essendo passati trent' anni dall' approvazione della Legge. n. 84/1994 senza che sia stato emanato il relativo regolamento per il rilascio delle concessioni, le Autorità Portuali, prima, e le Autorità di Sistema Portuale, poi, si sono negli anni adeguate a questa lacuna normativa ed hanno individuato delle proprie regole e/o prassi per il rilascio delle concessioni. Tempo perduto da parte del Mims e Mef per un' occasione utile nel determinare finalmente dei parametri oggettivi comuni a tutte le Autorità di Sistema Portuale. Infatti, l' adozione di un regolamento avrebbe stabilito le medesime regole in tutti i porti italiani, per cui gli aspiranti concessionari si sarebbero dovuti attenere e avrebbero evitato di subire distorsioni territoriali, per ' per grazia politica concessa'. A oggi, non esistendo un regolamento che detti dei criteri validi per tutti, ogni Autorità di Sistema Portuale è libera di adottare delle proprie regole per individuare il concorrente 'graziato'; tali regole non sempre individuano criteri certi, chiari, trasparenti e non discriminatori. Per Rodolfo Giampieri, presidente di **Assoport**, ha stigmatizzato che il Ddl abbia cancellato la previsione di adozione di un regolamento sulle concessioni da parte del Ministero delle Infrastrutture. E' grave per **Assoport** che non si preveda più la possibilità di accordi sostitutivi, ma solo di veri e propri atti di concessioni - una 'diminuzio' delle **AdSP** - e che comunque, 'occorrerà verificare che le novità in tema di cumulo di concessioni non favorisca la formazione di monopoli inefficienti', afferma Giampieri. Assarmatori, per il segretario generale Alberto Rossi, non è chiara la nuova stesura dell' articolo 18 della legge n.84/1994 prevista dal Ddl. Manca il richiamo al regolamento Ue 352 e alla regolamentazione definita dall' Authority dei Trasporti. 'Concorrenza che certo non è aiutata dalla cancellazione del divieto di cumulo, che evidentemente induce



Il Nautilus

Focus

ad abusi di posizione dominante', afferma Rossi. 'Ci saremmo poi aspettati di più sull' armonizzazione, continua Rossi, delle forti differenze esistenti fra porto e porto e sulla problematica delle aree private oggi ancora presenti nei porti italiani (vedi Livorno e Ravenna), con chiari effetti distorsivi della concorrenza.' E allora ci pensano gli emendamenti? Fra gli emendamenti proposti si nota solo una grande confusione sulla responsabilità della redazione del regolamento concessioni. Annullata la proposta del ministro Giovannini della nuova Authority sui servizi tecnico-nautici. Per la Lega e Forza Italia occorrono 'linee guida deliberate dall' Autorità per la regolazione dei trasporti' o che sia Art a 'definire gli schemi di concessione da inserire negli avvisi'. Per FdI devono nuovamente essere Mims e Mef a 'uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni' con apposito decreto. Per il Movimento 5 Stelle deve invece essere Anac ad 'adottare bandi tipo relativi alle procedure di affidamento delle concessioni', mentre il Pd ha proposto emendamenti per tutti i gusti: lo stesso senatore, Francesco Giacobbe, con tre emendamenti diversi propone Anac, poi il Mims, poi Art, mentre l' ex sottosegretario Salvatore Margiotta sostiene il ruolo ministeriale. Una 'deregulation' operata dai tanti emendamenti di forze politiche tutte di maggioranza e di opposizione. È abolito il divieto di interscambio di manodopera tra concessioni in capo ad uno stesso soggetto concessionario, all' interno dello stesso sistema portuale. Emendamento contestato, oggi, da tutti i lavoratori portuali perché in questo modo verrebbero meno i principi di concorrenza, e sarebbe scardinato l' equilibrio occupazionale dei porti. creando monopoli. Il partito ItaliaViva, di Matteo Renzi, più soft, raccogliere l' appello del mondo armatoriale per cancellare almeno in parte il divieto di autoproduzione delle operazioni portuali blindato dal DI Rilancio: la pratica, in caso di approvazione dell' emendamento, sarebbe consentita per le 'navi di linea, adibite al trasporto pubblico locale marittimo interregionale o che effettuano tratte inferiori a 100 miglia'. E allora, quale sarà il ruolo delle AdSP? E come si disse, durante l' ultima visita del premier Draghi a Genova, che le AdSP sono molte e quindi vanno concentrate per territorio marittimo e per 'distretti marittimi'! E per aumentare il 'potere burocratico' la materia delle concessioni, con alcune competenze, vanno assegnate all' Art, Anac ed anche Agcom. Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

Pubblicato l' annuale 'Speciale Crociere' con il traffico crocieristico in Italia nel 2021 e le previsioni per il 2022

Risposte Turismo realizza anche quest' anno lo 'speciale' dedicato al turismo crocieristico giunto alla sua decima edizione. Un approfondimento che analizza l' andamento del settore in Italia attraverso i dati di traffico 2021 registrati dai porti crocieristici italiani e le previsioni aggiornate per il 2022. Grazie alla ormai consueta, e sempre apprezzata, collaborazione da parte dei responsabili degli scali italiani, così come di alcune compagnie di crociera impegnate nel nostro Paese, Risposte Turismo presenta i dati relativi agli imbarchi, sbarchi e transiti dei passeggeri, alle toccate nave, alle variazioni rispetto agli anni precedenti, agli andamenti stagionali, alle previsioni ed altro ancora. Si tratta come al solito di uno short report con una successione di grafici e tabelle accompagnati da brevi commenti o sottolineature. **RIPARTE LA CROCIERISTICA IN ITALIA** (aggiornamento 30 marzo 2022) Nel 2022 il traffico crocieristico continuerà a recuperare volumi: Risposte Turismo stima in oltre 7 milioni i movimenti passeggeri quest' anno grazie a oltre 4.300 toccate nave in più di 50 porti italiani. Se le previsioni verranno confermate si tratterà di una crescita del +180% sul 2021. Resta consistente, ma si va dunque contraendo, il gap sui totali registrati nell' anno record 2019: il corrente anno si potrebbe chiudere a -39% passeggeri movimentati e -12% toccate nave rispetto all' ultima stagione pre-pandemica. In linea con le stime, il 2021 si è chiuso con 2,6 milioni di passeggeri movimentati (+302% sul 2020, quando i porti operativi furono solo 24) ed il primato italiano per Civitavecchia con 519.060 crocieristi. Sin dal 2010 Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, realizza e pubblica lo short report Speciale Crociere, il quale presenta le statistiche aggiornate sull' anno concluso e le previsioni sull' anno corrente per l' industria crocieristica italiana. Francesco di Cesare, Presidente di Risposte Turismo, commenta: 'la vacanza in crociera è un prodotto che continua a piacere, supportato da investimenti mirati assicurati da compagnie, porti ed altri operatori coinvolti dal business. L' aver operato anche in mesi particolarmente complessi ha rappresentato la principale vetrina per consolidare il prodotto, in primis verso la clientela già affezionata e le novità di navi, format, itinerari che le compagnie continuano ad annunciare, supporteranno tale traiettoria in un anno che dovrebbe vedere il quasi completo deployment delle flotte nel Mediterraneo'. Le previsioni 2022. Proprio con riferimento alla stagione in corso, le previsioni - al netto di non auspicabili aggravarsi delle problematiche geopolitiche o di una recrudescenza pandemica - confermano un netto consolidamento della ripresa e crescita del traffico nazionale rispetto al 2020 e al 2021, trainata soprattutto da un progressivo ritorno all' operatività di più navi e ad un più alto tasso di riempimento delle stesse, navi che scaleranno in più porti italiani (alcuni dei quali senza traffico da due anni). Se le previsioni



Il Nautilus

Focus

verranno rispettate, saranno 7,3 milioni i crocieristi movimentati con oltre 4.300 accosti in più di 50 porti italiani. Il numero di navi in circolazione nei porti italiani sarà già molto simile al pre-pandemico con quasi tutte le compagnie operative nel Mediterraneo ad operare con le loro intere flotte. Ancora lontana invece, la piena occupazione delle navi da parte dei crocieristi, complice uno scenario geopolitico complesso che ha ridotto la completa ripresa della movimentazione dei flussi turistici internazionali. Si va dunque contraendo il gap sui volumi registrati nell'anno record 2019 (-39% passeggeri movimentati e -12% toccate nave) ma, se si pensa che in pre-pandemico il volume atteso a fine 2020 sarebbe stato di oltre 13 milioni, i 7,3 milioni sono solo un parziale recupero del crollo del traffico. Le classifiche 2022. Con Civitavecchia saldamente primo porto crocieristico italiano, quest'anno saranno Genova e Napoli a contendersi secondo e terzo posto. Nella top 10 italiana tornerà ad esserci Livorno e saranno significative le crescite in altri porti tra cui Ravenna, Catania, Olbia e Brindisi. La Liguria e la Sicilia saranno le uniche regioni a contare su più porti nella top 10 (rispettivamente tre e due) mentre a fine anno dovrebbero essere 16 i porti italiani a riuscire a movimentare oltre 100.000 movimenti passeggeri. Una panoramica globale. Secondo le stime di Risposte Turismo, i clienti crocieristi a livello globale sono crollati a 3,6 milioni (-50% rispetto al 2020, anno in cui si era navigato a pieno regime nei primi mesi dell'anno, e -88% rispetto all'anno record 2019, in cui i crocieristi sfiorarono i 30 milioni nel mondo). Ci si attende un 2022 in forte crescita, con quasi tutte le compagnie tornate attive e supportata dalle consegne di nuove navi: tra il 2022 e il 2027 verranno varate 78 nuove navi per 180.000 posti letto addizionali. Top 20 Mediterraneo nel 2021. La classifica dei porti mediterranei per traffico passeggeri vede affiancate nel 2021 al primo posto Barcellona e Civitavecchia (rispettivamente 520.000 e 519.060 passeggeri, con +156% e +151% sul 2020). Al terzo posto Genova (+218% sul 2020), seguita da Marsiglia (351.000 passeggeri) e Palma de Maiorca (344.000). Anche quest'anno la classifica nei primi 20 posti vede l'inclusione di 9 porti italiani, contro i 4 spagnoli e i 5 greci. A livello regionale nel 2021. Anche nel 2021 la Liguria si è confermata prima regione per quota di passeggeri movimentati a livello regionale, distaccandosi dal Lazio: se quest'ultimo ha registrato 519.579 passeggeri (+151%) con 279 toccate nave (+224%), la Liguria ne ha movimentati più di 700.000 (169%) con 280 accosti (191%). Il terzo posto è mantenuto dalla Sicilia, con quasi 370.000 passeggeri (+271%) e 287 toccate nave (+348%). Il Veneto, che nel 2019 era in terza posizione, scende invece alle ultime posizioni. Rispetto al 2020, tutte le regioni hanno accolto traffico crocieristico, seppur con volumi diversi. Resta evidente la concentrazione di traffico, con le prime tre regioni a detenere il 61% del totale e le prime cinque l'83%. Le classifiche degli homeport e dei porti di transito nel 2021. Genova è il porto che ha visto coinvolti il maggior numero di crocieristi in operazioni di imbarco-sbarco, pari a 228.279; segue Civitavecchia, con 179.621 imbarchi-sbarchi, e Bari con 109.630. I primi tre porti in classifica hanno concentrato il 53% delle operazioni di imbarco-sbarco, mentre i primi 5 (incluso quindi anche Trieste e Savona) arrivano al 73%. Sono 6 i porti che registrano più imbarchi-sbarchi che transiti. Venezia mantiene il

Il Nautilus

Focus

primo posto come quota percentuale di passeggeri imbarcati-sbarcati rispetto al totale (84,7%) pur a fronte nel 2021 di valori assoluti molto contenuti. Riguardo ai crocieristi in transito, Civitavecchia mantiene il primo posto con 339.439 passeggeri, seguito da Napoli (189.065) e Genova (188.107). Proprio il rapporto tra storici homeport e porti crocieristici di transito ha visto nel biennio 2020 e 2021 alcune novità generate dalla possibilità di imbarcarsi e sbarcare in un maggior numero di porti, elemento questo confermato anche per quest' anno così da facilitare la clientela nel ridurre gli spostamenti. Per i tradizionali homeport, inoltre, l' accogliere un maggior numero di escursionisti in transito apre a nuove opportunità di valorizzazione territoriale da riuscire a cogliere. 'Presentare in queste settimane delle previsioni di traffico, così come economiche, per la crocieristica così come per tutta l' industria turistica, è compito arduo. Ma al di là dell' incidenza di fattori esogeni che possono modificare anche sostanzialmente lo scenario e, di conseguenza, i volumi di traffico ed economici, quello che oggi conta - conclude Francesco di Cesare - è prepararsi ad affrontare adeguatamente il passaggio di navi e passeggeri quando torneranno, cosa che certamente accadrà, ai volumi pre-pandemia. Sarà l' occasione per farlo con strumenti diversi, con un' attenzione diversa ad una serie di variabili oggi centrali negli equilibri socio-economici (dagli impatti ambientali alla crescita sostenibile alla felice coabitazione di residenti e turisti nelle destinazioni, ed altro ancora), per segnare un cambio di passo rispetto al passato provando a trarre quantomeno un vantaggio dagli episodi negativi che hanno messo in difficoltà il comparto crocieristico e, più in generale, l' industria turistica mondiale'. Si allega Risposte Turismo - 'Speciale Crociere 2022' integrale e completo.

Informare

Focus

ANCIP denuncia che le proposte del centro destra sui porti sono inaccettabili

Proporre nei porti una politica di scambio della manodopera che non era praticata nemmeno negli anni '60 - ha evidenziato l' associazione - significa avere una visione strumentale e a cortissimo respiro

L' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) accusa una parte della politica italiana di muoversi «con la testa rivolta indietro», in quanto decisa a imporre scelte che riaccenderebbero i conflitti all' interno dei porti nazionali. Porti italiani - ha evidenziato l' associazione - che «hanno dimostrato di essere cruciali per la tenuta del sistema nazionale e dove all' interno di questa tenuta i protagonisti, tra gli altri, sono stati sostanzialmente i lavoratori portuali che hanno superato qualunque tipo di atteggiamento negativo impegnandosi per dare il massimo e contribuire al sostegno del Paese in uno dei momenti più drammatici degli ultimi anni». «In risposta a questo - ha denunciato ANCIP riferendosi ad emendamenti al disegno di legge sulla Concorrenza in discussione al Senato - qualcuno torna a proporre scelte che riporterebbero il caos ed il conflitto all' interno degli scali italiani e questo noi non lo possiamo accettare. Non avremmo mai creduto di rivivere episodi simili a quando gli agrari del ventennio pagavano le milizie fasciste per contrastare i lavoratori organizzati. Oggi - ha rilevato l' associazione - assistiamo allo schieramento compatto del centro destra affiancato da eterni ondivaghi personaggi della politica che all' oscuro totalmente dalla realtà dei fatti, ma ispirati da qualcuno che intende ancora la politica portuale come ricerca del predominio dei più forti sui più deboli, tendono a disegnare uno scenario che va contro quella che è stato tutto il lavoro di sintesi per ottenere finalmente quella politica di organizzazione ed integrazione del lavoro con un' attenzione all' efficienza alla produttività ed alla sicurezza che gli scali italiani si meritano. Proporre nei porti una politica di scambio della manodopera che non era praticata nemmeno negli anni '60 - ha osservato l' ANCIP - significa avere una visione strumentale e a cortissimo respiro delle dinamiche del lavoro e delle problematiche tecniche logistiche dei porti». Secondo l' associazione, «c' è bisogno di programmare formazione professionale, crescita culturale e professionale di tutti i lavoratori, quelli delle compagnie portuali e quelli delle imprese portuali, occorre avere una visione internazionale e flessibile che tuteli la qualità e la sicurezza garantendo professionalità ed efficienza. Pensare che tutto questo possa avvenire risparmiando pochi euro perché si sfruttano di più i propri dipendenti e si escludono dal lavoro gran parte dei lavoratori formati e specializzati delle compagnie portuali - ha sottolineato l' ANCIP - dimostra come non ci sia ancora in Italia una totale visione della programmazione di uno sviluppo che deve avere carattere internazionale». «Siamo certi - ha concluso l' ANCIP - che la reazione compatta del mondo del lavoro, dei sindacati e di quella parte della politica che si oppone a queste



Informare

Focus

scelte farà ragionare chi ha presentato queste proposte insane che tendono a bloccare lo sviluppo della portualità e a ricreare nei porti un clima di sopraffazione, di lotte, di miseria, in un momento in cui tra l' altro la storia richiede efficienza, compattezza e spirito di sacrificio comune. Ci chiediamo se questo tipo di politica ha la consapevolezza della gravità e dell' enormità delle azioni che, senza comprenderle, viene a proporre e se si rende conto dell' impatto negativo che la inevitabile reazione dei lavoratori potrebbe avere sul paese, sul suo sviluppo, sulla sua economia in un momento così drammatico. Quale sia la risposta a questa domanda non la conosciamo ma è chiarissimo per noi che ci troveranno pronti a combattere e difendere ogni centimetro di "civiltà lavorativa" che in questi anni ci siamo faticosamente conquistati».

Informare

Focus

Il governo di Londra vuole creare "corridoi salariali minimi" per i marittimi dei traghetti che collegano il Regno Unito con altre nazioni

Tra le proposte, quella di assegnare ai porti britannici il potere di rifiutare l'accesso agli scali ai traghetti che non pagano al loro equipaggio il salario minimo nazionale. I sindacati apprezzano sino ad un certo punto

Il governo di Londra ha presentato misure per assicurare che tutti le compagnie di navigazione del Regno Unito che operano nel settore dei traghetti paghino i propri marittimi assicurando loro almeno il salario minimo nazionale. Provvedimenti che l'esecutivo intende assumere in risposta al licenziamento in tronco di 800 marittimi attuato nei giorni scorsi da P&O Ferries e delle accese polemiche che ciò ha suscitato (del 17 marzo 2022). Condanne all' iniziativa sono giunte dai sindacati ma anche dal governo, con l' amministratore delegato della compagnia di navigazione, Peter Hebblethwaite, che non ha fatto altro che gettare benzina sul fuoco rispondendo alle istituzioni in modo talmente arrogante da far dichiarare al ministro dei Trasporti, Grant Shapps, che «P&O agisce come fanno i pirati e il suo amministratore delegato non solo ha ammesso in Parlamento di aver deliberatamente infranto le leggi, ma ha anche avuto l' ardire di confermarlo in un lettera che mi ha inviato». Il riferimento è , alla missiva che martedì Hebblethwaite ha spedito al ministro (del 29 marzo 2022). Oltre ad imporre a questi vettori marittimi l' applicazione del minimo salariale, il governo ha comunicato l' intenzione di negoziare con le nazioni che sono legate al Regno Unito da questi servizi marittimi l' istituzione di "corridoi salariali minimi" per assicurare che ai marittimi che navigano su queste rotte venga garantito almeno il minimo salariale. Inoltre il governo ha chiesto all' Insolvency Service, agenzia governativa che tra i compiti ha quello di raccogliere informazioni sulla condotta dei dirigenti aziendali e di dichiararne la decadenza in caso di cattiva condotta nei confronti di una società, di agire in tal senso nei confronti di Hebblethwaite. Presentando ieri alla Camera dei comuni, le misure decise dal governo alla Camera dei comuni, Shapps ha spiegato che il pacchetto di misure costringerà le compagnie di navigazione che volessero comportarsi come P&O Ferries a riflettere a fondo sulle loro decisioni: «ciò - ha detto il ministro - invierà un chiaro messaggio all' industria marittima circa il fatto che non permetteremo che ciò accada di nuovo. Che, laddove servono nuove leggi, le creeremo. Laddove vengono cinicamente sfruttate scappatoie legali, noi le chiuderemo. E laddove i diritti del lavoro sono troppo carenti, noi li rafforzeremo». Shapps ha specificato che la prima misura è che la HM Revenue and Customs (HMRC), l' agenzia delle entrate britannica, dedichi maggiori risorse per assicurare che tutte le compagnie che operano nei traghetti nel Regno Unito siano conformi alle norme sul salario minimo. La seconda prevede che la Maritime and Coastguard Agency (MCA) incrementi la propria attività di sorveglianza delle norme, così com' è accaduto - ha precisato il ministro - con le ultime ispezioni ai traghetti della P&O Ferries che hanno sinora condotto al fermo delle due navi



Informare

Focus

European Causeway e Pride of Kent . La terza misura è volta ad impedire che i datori di lavoro, che non hanno compiuto ragionevoli sforzi per raggiungere un accordo tramite la consultazione con i sindacati, possano ricorrere alla pratica di licenziare e riassumere i lavoratori con condizioni lavorative differenti dalle precedenti. In particolare - ha chiarito Shapps - un nuovo codice «consentirà ad un tribunale ordinario, o ad un tribunale del lavoro, di tenere conto delle modalità di licenziamento e, se un datore di lavoro non rispetta il codice, imporre un aumento del 25% dell' indennizzo al lavoratore». Riferendosi poi alla richiesta all' Insolvency Service, il ministro, specificando che l' eventuale decisione di dichiarare la decadenza dell' amministratore delegato di P&O Ferries spetta ovviamente a questo servizio, ha spiegato che «con questo passo voglio assicurarmi che tale oltraggioso comportamento venga messo in discussione». Soffermandosi poi sulla possibilità di imporre un salario minimo sulle rotte internazionali, iniziativa sicuramente innovativa del governo britannico in ambito nazionale ma anche internazionale, «come sappiamo - ha detto Shapps - P&O Ferries ha sfruttato una scappatoia ponendo le proprie navi sotto la bandiera di Cipro per sfuggire alle leggi del Regno Unito. Quindi - ha annunciato - agiremo anche su questo- Perciò abbiamo deciso che dalla prossima settimana entreranno in vigore le nostre riforme sulla tonnage tax, rendendo più semplice la creazione di imprese marittime nel Regno Unito, con l' eliminazione dell' eccessiva burocrazia così come delle disposizioni che ora non sono più rilevanti dato che siamo fuori dall' UE. Pertanto, aumentando l' attrattiva della bandiera del Regno Unito e portandovi più navi proteggeremo un maggior numero di marittimi». Se questa non è certo la parte innovativa di questa misura del governo di Londra, lo è invece la successiva illustrata dal ministro: «gran parte del settore marittimo - ha ricordato Shapps - è disciplinato da leggi, obblighi e trattati internazionali. Ciò significa che non possiamo sperare di risolvere tutti questi problemi da soli. Quindi la settima iniziativa del nostro pacchetto di oggi è quella di coinvolgere i nostri partner internazionali. Ora, questa settimana ho contattato i miei omologhi in Francia, Danimarca, Paesi Bassi, Irlanda e Germania per discutere di come i lavoratori marittimi impiegati sulle rotte che collegano direttamente i nostri Paesi dovrebbero ricevere un salario minimo. Sono lieto di dire - ha reso noto il ministro - che la risposta è già stata molto positiva, in particolare rispetto al ministro dei Trasporti francese. Ora lavorerò rapidamente con le mie controparti al fine di esplorare la creazione di corridoi salariali minimi tra le nostre nazioni, e chiederemo anche ai sindacati e agli operatori di concordare un livello comune di salvaguardia dei marittimi anche per queste rotte». Quanto alle possibili modifiche delle norme britanniche sul minimo salariale, Shapps ha specificato che, dopo aver consultato esperti di diritto marittimo, «è apparso chiaro che ciò non sarebbe stato possibile. Il problema - ha chiarito - è questo: il diritto marittimo è regolato da convenzioni internazionali che troppo facilmente scavalcherebbero qualsiasi cambiamento. Quindi, signora vicepresidente - ha proseguito Shapps rivolgendosi alla vicepresidente della Camera - non permetterò che questo ci fermi. I marittimi meritano la stessa certezza salariale dei lavoratori a terra, sicuri che da un momento all' altro non saranno rimpiazzati da manodopera estera a basso costo.

Informare

Focus

Quindi oggi stiamo fornendo questa certezza. Quale nostra ottava misura - ha spiegato Shapps - posso annunciare all' aula la nostra intenzione di conferire ai porti britannici nuovi poteri statutari affinché possano rifiutare l' accesso a servizi regolari di traghetti che non pagano al loro equipaggio il salario minimo nazionale. Otterremo questo obiettivo utilizzando le disposizioni del diritto primario per modificare l' Harbours Act del 1964 e ciò significa che, se compagnie come P&O Ferries vogliono attraccare in porti come Dover, Hull o Liverpool, non avranno altra scelta che conformarsi a questa legislazione. Essenzialmente, significa che P&O Ferries non può trarre alcun beneficio dall' iniziativa che ha intrapreso in modo vergognoso: hanno licenziato i loro lavoratori per sostituirli con altri pagati al di sotto del salario minimo. Quale risultato di questa misura, questo cinico tentativo fallirà. Pertanto il mio messaggio a P&O Ferries è questo: il gioco è finito. Riassumi coloro che vogliono tornare al lavoro e paga un salario dignitoso ai tuoi lavoratori, a tutti i tuoi lavoratori». Il ministro ha precisato che tale cambiamento delle norme «non sarà possibile dall' oggi al domani. Ma proprio per questo - ha aggiunto - posso annunciare la nona e ultima misura che adotteremo. Oggi scriverò a tutti i porti del Regno Unito spiegando la nostra intenzione di modificare la legislazione nel più breve tempo possibile, tuttavia ordinando loro, nel frattempo, di non aspettare. Voglio vedere, non appena possibile - ha auspicato Shapps - i porti britannici rifiutare l' accesso alle compagnie di traghetti che non pagano un salario equo. Avranno il pieno appoggio del governo e ho incaricato la MCA di sostenere anche questa azione e loro hanno confermato che lo faranno». Il pacchetto di misure della "Fair Ferries Strategy" annunciato dal governo è stato accolto favorevolmente dai sindacati del settore marittimo, che tuttavia hanno manifestato perplessità circa il fatto che queste azioni possano essere sufficienti a scongiurare che altre compagnie di navigazione si comportino come P&O Ferries. Nautilus International, ricordando che il sindacato sollecita queste misure da anni, ha rilevato che «il solo intervento sul salario minimo nazionale non fermerà P&O Ferries né scoraggerà compagnie come questa dal licenziare i propri lavoratori. «In qualsiasi altro giorno - ha osservato il segretario generale di Nautilus, Mark Dickinson - questa apparirebbe come una vittoria della nostra lunga campagna per l' equità retributiva nel settore dei traghetti nel Regno Unito, sia a livello nazionale che internazionale. Tuttavia se prima nutrivamo grandi speranze in misure legislative volte a contrastare le azioni illegali di P&O Ferries, oggi in qualche modo non ci riusciamo. P&O Ferries - ha spiegato Dickinson - sta già sostenendo che l' estensione del salario minimo nazionale del Regno Unito alle rotte internazionali dei traghetti non farà loro cambiare direzione e che la loro strategia fatta di reclutamento di equipaggi a basso costo non muterà. La compagnia - ha denunciato il segretario generale di Nautilus International - ha raggiunto il suo obiettivo e i nostri associati, e la sicurezza dei passeggeri e delle merci, ne saranno le vittime». «Accogliamo con favore - ha proseguito Dickinson - tutte le misure del pacchetto annunciato oggi e la proposta per i corridoi a salario minimo nazionale con i Paesi vicini è incoraggiante. Esortiamo il ministro a dare priorità al raggiungimento di questa proposta e ad assicurare che il salario minimo nazionale venga applicato nel settore dei traghetti con

Informare

Focus

il supporto delle nazioni di destinazione. Accogliamo con favore anche un' azione contro l' amministratore delegato della compagnia, Peter Hebblethwaite essendo chiaro che non è una persona adatta e competente, ma speravamo anche in un' azione contro altri membri del consiglio di amministrazione di P&O Ferries e dettagli su come il governo programma di garantire che la pratica del licenziamento con riassunzione sia fuorilegge, su come il governo può colpire una compagnia e imporre multe senza limite quando violano il diritto del lavoro del Regno Unito». Se Nautilus International ha approvato se non tutte, almeno alcune delle misure annunciate dal governo e ne ha apprezzato le intenzioni, RMT ha bocciato in toto la risposta del governo: «nonostante tutta la spavalderia - ha dichiarato il segretario generale del sindacato Mick Lynch riferendosi alle affermazioni del ministro sul comportamento di P&O Ferries - Grand Shapps non è riuscito a cogliere l' opportunità di rispondere in modo adeguato al comportamento banditesco di P&O. Il primo ministro - ha spiegato il segretario generale di RMT - ha ripetutamente affermato al parlamento che il governo avrebbe intrapreso un' azione legale per salvare il lavoro dei marittimi britannici, ma non ha mantenuto la parola data. Questa continua mancanza di azione e di coraggio ha fatto sì che una compagnia di traghetti di proprietà della famiglia reale di Dubai (P&O Ferries è di proprietà dell' emiratense DP World, ndr) è stata in grado di violare le nostre leggi, di sconvolgere i nostri porti e di rovinare impunemente la vita delle persone e continueremo a fare pressioni sul governo per assicurare giustizia ai nostri associati. Quello che è stato annunciato oggi - ha concluso Lynch - è troppo poco e giunge troppo tardi, e chiediamo un' azione urgente per attuare riforme più rapide e radicali volte a salvare i marittimi britannici dall' oblio».

Informare

Focus

Filt-Cgil, ritirate gli emendamenti al Ddl Concorrenza sul lavoro portuale o bloccheremo le banchine

Colombo: contrasteremo ancor più determinati anche il feroce attacco alla legge sull' autoproduzione

«Il sindacato ed i lavoratori portuali sono pronti a bloccare le banchine». Lo ha annunciato il segretario nazionale della Filt-Cgil, Natale Colombo, denunciando che «gli emendamenti presentati da Fratelli d' Italia, Lega, Forza Italia ed Italia Viva al disegno di legge Concorrenza sul lavoro portuale vanno ritirati senza se e senza ma, perché - ha spiegato - puntano ad una vera deregulation e sono davvero irrispettosi delle migliaia di lavoratori del settore». «Alcuni partiti - ha aggiunto - stanno attaccando costantemente il sistema regolato dei porti, sostenendo le volontà di alcuni players che vorrebbero realizzare operazioni di dumping, volte a smontare un modello di flessibilità regolamentata del lavoro per favorire veri e propri regimi di monopolio». «Contrasteremo ancor più determinati - ha precisato Colombo - anche il feroce attacco alla legge sull' autoproduzione delle operazioni portuali (l' articolo 199 bis della legge 77/2000) che con un preciso emendamento, intende assecondare l' obiettivo di qualche armatore, interessato ad azzerare quanto stabilito, anche a livello internazionale ovvero che i lavoratori portuali fanno i portuali ed i lavoratori marittimi fanno i marittimi. Una regolazione per evitare anche che questi ultimi possano essere vittime della loro mancanza di adeguata professionalità sulle specifiche operazioni portuali». «Non consentiremo - ha concluso il dirigente nazionale della Filt Cgil - colpi di mano a nessuno e siamo pronti a chiamare in causa lo stesso Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili che, a dicembre scorso, ha sottoscritto con noi un importante protocollo di intenti, riconoscendo la specificità del lavoro portuale e la necessità di salvaguardarlo e rafforzarlo. I lavoratori portuali sono pronti a mobilitarsi per salvaguardare il proprio lavoro ed il bene pubblico e noi come sindacato siamo tutti pronti ad aprire una stagione di conflitti a difesa dei lavoratori portuali e del loro prezioso lavoro per la collettività».

The screenshot shows the 'informMARE' website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and informMARE. The main headline reads: 'Filt-Cgil, ritirate gli emendamenti al Ddl Concorrenza sul lavoro portuale o bloccheremo le banchine'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Colombo: contrasteremo ancor più determinati anche il feroce attacco alla legge sull'autoproduzione'. The article text is partially visible, starting with: «Il sindacato ed i lavoratori portuali sono pronti a bloccare le banchine». On the right side of the page, there are logos for PSA Genova Pisa, PORT OF TRIESTE, and ALBERTA DI SOTTO PORTUALI DEL MAR TERMINO CENTRALE.

Nasce Vertus Yachts: il futuro della nautica è elettrico

Vertus Yachts è il rivoluzionario progetto con cui i fratelli Fabio e Alfonso Galdi entrano nel mondo della nautica, forti di una grande esperienza imprenditoriale nel settore dello sviluppo di tecnologie innovative. Frutto di attente analisi di mercato, Vertus Yachts propone sul mercato una gamma di barche daycruiser di alta gamma la cui propulsione elettrica, sarà basata sulle ultime tecnologie presenti sul mercato. Il primo modello sarà un 43 piedi costruito in Italia e inizialmente destinato al mercato americano, il più avanzato da un punto di vista delle infrastrutture energetiche. Valerio Rivellini, che conta su una duplice esperienza come yacht designer e ingegnere navale, si occuperà dell'intero progetto di costruzione in Italia. Il primo modello sarà in acqua nell'autunno 2022. Il mercato della nautica mondiale negli ultimi anni ha visto un grande incremento di daycruiser o weekender, con una lunghezza tra gli 24 e i 50 piedi. Barche veloci, belle e facili da usare e adatte a brevi crociere, nella gran parte alimentate da motori termici tradizionali, al netto di alcune proposte di transizione verso l'elettrico. È questo l'ambito e particolare segmento di mercato su cui si concentrerà Vertus Yachts, che proporrà al mercato una gamma di daycruiser premium dotate di un sistema propulsivo full electric appositamente studiato per questi modelli sin dal progetto iniziale. Il cantiere, forte delle capacità imprenditoriali e delle attente analisi di mercato dei suoi fondatori, Fabio e Alfonso Galdi, lancia dunque una gamma di barche con un'efficienza e un'autonomia paragonabili o superiori a quelli degli yacht a propulsione termica, grazie all'uso di tecnologie di propulsione ed energetiche, sviluppate dal team r&d di Vertus appositamente per una soluzione unica in termini di prestazioni e caratteristiche. Fabio Galdi, CEO di Vertus Yachts, commenta: 'La nostra esperienza imprenditoriale nel campo dello sviluppo di tecnologie innovative, unita alla nostra passione per la nautica ci hanno permesso di identificare una nicchia di mercato non ancora sviluppata in un segmento particolarmente florido. Così abbiamo deciso di proporre uno dei prodotti più in voga in questo momento ma dotato della propulsione del futuro. Vorremmo diventare il nuovo benchmark della nautica a propulsione elettrica, così come è successo nell'automotive, dove un singolo marchio ha fatto da apripista a tutti i costruttori mondiali'. Vertus Yachts avrà cervello negli Stati Uniti e cuore in Italia. Al mercato americano sono infatti destinate le prime barche elettriche, area che già dispone delle infrastrutture adatte a questo tipo di approvvigionamento, mentre la produzione avverrà in Italia per offrire un livello di qualità costruttiva unico al mondo. A seguire l'intero ciclo di produzione della barca sarà Valerio Rivellini, yacht designer e ingegnere di successo che ha nel suo portfolio svariati progetti di barche altamente innovativi. Il lancio sul mercato è previsto nel 2023 e il primo modello sarà in acqua nell'autunno del 2022.



project44 lancia 'Port Intel', la prima soluzione di Port Intelligence al mondo

In uno dei momenti di maggior fermento della logistica oceanica, project44 introduce insight in tempo reale su tutti i porti del mondo, espandendo notevolmente la sua offerta di visibilità oceanica

project44, la piattaforma che fornisce agli spedizionieri, ai trasportatori ed agli operatori di logistica un accesso alla visibilità in tempo reale di tutte le spedizioni indipendentemente dal tipo di trasporto, presenta 'Port Intel', la prima soluzione di port intelligence del settore a fornire dati in tempo reale sulla congestione e sul flusso dei container in tutti i porti globali. Milano, 31 marzo 2022 - La piattaforma fornisce a spedizionieri, LSP (Logistics Service Provider), FFW (Freight Forwarders) e altre parti interessate ciò di cui hanno bisogno per gestire e mitigare gli impatti delle attuali turbolenze oceaniche e delle caotiche supply chain. A seguito di disruption apparentemente infinite, dal blocco del canale di Suez ai colli di bottiglia portuali, le aziende e i clienti hanno acquisito una maggiore consapevolezza delle sfide del trasporto internazionale e della necessità di dati di intelligence in tempo reale. Quando è emerso il conflitto tra Russia e Ucraina, i dati di project44 hanno mostrato un aumento del 52% nei tempi di permanenza delle esportazioni dall'Ucraina e un immediato calo del 40,2% nella capacità giornaliera di picco delle navi TEU che fanno scalo nei porti russi. Allo stesso modo, le navi in attesa al largo di Yantian sono aumentate del 44,1% quando il recente lockdown legato a COVID-19 ha avuto effetto a Shenzhen. Queste sfide continue della supply chain richiedono alle aziende di mantenersi agili e di preparare piani di emergenza utilizzando i dati portuali in tempo reale. 'I colli di bottiglia portuali, i lockdown dovuti al COVID-19 e i cambiamenti di sourcing causati dalla guerra in Ucraina hanno reso difficile per gli spedizionieri rimanere al passo con le proprie catene di approvvigionamento' ha affermato Jett McCandless, fondatore e CEO di project44. 'Per aiutare i nostri clienti ad affrontare queste sfide, abbiamo migliorato la nostra suite di visibilità oceanica, garantendo loro uno dei migliori strumenti con cui identificare e mitigare gli ostacoli della supply chain'. Port Intelligence, compresi i dati sulla congestione di tutti i porti del mondo 'Port Intel' di project44, il primo del suo genere, affronta un problema che penalizza gli spedizionieri di tutto il mondo: la mancanza di visibilità sulla congestione dei porti. 'Port Intel' offre l'accesso a informazioni dettagliate per quanto riguarda i porti globali e le imbarcazioni alimentate da dati e analisi proprietarie. Queste informazioni in tempo reale permettono alle aziende di tenere proattivamente sotto controllo le interruzioni della catena di approvvigionamento, gli eventi 'black swan' e il loro impatto sulle operazioni dei terminal e i conseguenti ritardi nelle spedizioni. Grazie a 'Port Intel', gli spedizionieri e gli LSP possono vedere la congestione dei porti in un'interfaccia visiva e ricevere dati tramite un'API, permettendo loro di aggirare i colli di bottiglia, pianificare al meglio e soddisfare le aspettative dei propri



Informatore Navale

Focus

clienti. La piattaforma può fornire tempi di permanenza a livello di nave e di container molto accurati, nonché conteggi di imbarcazioni e altre analisi della congestione portuale. Attraverso queste fonti di dati, gli utenti sono in grado di individuare proattivamente tendenze, benchmark e confrontare i vari porti, consentendo agli spedizionieri di prendere decisioni migliori su come evitare i ritardi, aumentare la puntualità delle consegne e migliorare la trasparenza per i clienti. Gli algoritmi di project44 offrono un livello di visibilità leader a livello mondiale, capace di localizzare dettagliatamente 11.800 ormeggi, con una precisione di 20 metri. Oltre agli spedizionieri e agli LSP, 'Port Intel' viene già utilizzato da società di consulenza globali, istituzioni finanziarie e fornitori di IT per comprendere meglio le condizioni del mercato.

PORTI, M5S: NO ALL'ACCENTRAMENTO NELLE MANI DI POCHI, SI MINA IL PRINCIPIO DELLA LIBERA CONCORRENZA

Roma, 31 mar. - 'Gli emendamenti di Iv-Fdi-Lega-FI al Ddl Concorrenza all'esame di Palazzo Madama ci lasciano a dir poco stupiti. Di fronte alla norma che elimina il divieto di cumulo delle concessioni nei porti ritenuti strategici, le proposte fatte nelle ultime ore rischiano di mettere in pericolo il lavoro di tante persone e minano tutte le regole sulla portualità' è quanto affermano in una nota le deputati e senatori del MoVimento 5 Stelle in commissione Trasporti 'Gli altri partiti della maggioranza aggiungono hanno presentato emendamenti che mirano ad abolire il divieto di interscambio tra concessioni in capo a un solo soggetto operante in una infrastruttura portuale, minando anche i poteri delle autorità. Di fatto si metterebbero in discussione gli stessi principi di concorrenza e flessibilità al centro del Ddl all'esame e pilastro fondante del mercato del lavoro portuale'. 'Una proposta, per noi irricevibile, che ci vede decisamente contrari perché accentrerebbero le prerogative sul lavoro portuale nelle mani di pochi vanificando quanto fatto sinora', concludono.



Decarbonizzazione: RINA e Fincantieri uniscono le forze nella ricerca e sviluppo

Firmato un protocollo d'intesa per valorizzare le reciproche competenze, atto a sviluppare sinergie nell'ambito dei carburanti alternativi, della carbon capture e delle energie rinnovabili

Trieste, 31 marzo 2022 - RINA, multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica, e Fincantieri, leader mondiale nella progettazione e costruzione di navi ad alto valore aggiunto e fornitura di sistemi tecnologici complessi in diversi settori, hanno firmato un memorandum of understanding con l'obiettivo di sviluppare sinergie nel campo della decarbonizzazione, con particolare riferimento ai combustibili alternativi, alla cattura del carbonio (carbon capture) e alle energie rinnovabili nel settore navale. Nello specifico, l'accordo prevede il mutuo coinvolgimento delle due aziende in iniziative legate allo scouting in campo tecnologico, all'analisi, allo studio, e quindi alle simulazioni su nuovi carburanti o vettori energetici - in particolare idrogeno e ammoniaca - e alla carbon capture, ovvero la raccolta dell'anidride carbonica prodotta durante i processi industriali finalizzata allo stoccaggio e al riutilizzo della stessa. La collaborazione, inoltre, includerà attività dedicate all'approvazione in linea di principio (AiP), ovvero con un approccio alla classificazione basato sul rischio che consente di convalidare nuove progettazioni e concetti inediti sulla base di equivalenze in termini di sicurezza, e alla qualificazione di progetti e tecnologie innovative. Nell'ambito dell'energie rinnovabili le due aziende si concentreranno sugli impianti offshore per quanto riguarda l'energia eolica e su soluzioni tecnologiche dedicate all'energia prodotta da moto ondoso. RINA e Fincantieri, inoltre, co-parteciperanno a progetti di R&D finanziati dall'UE e si impegneranno nello sviluppo del comparto della "finanza verde". In virtù di questa cooperazione, le due realtà avranno la possibilità di valorizzare le reciproche competenze per lo svolgimento di servizi di ingegneria multidisciplinare rafforzando il rispettivo posizionamento tra i player più rilevanti nell'ideazione di nuovi progetti e nello sviluppo di tecnologie sempre più all'avanguardia. Ugo Salerno, Presidente e Amministratore Delegato di RINA, ha dichiarato: « Siamo fieri che la collaborazione con Fincantieri, che ha una comune radice storica nel settore navale, sia oggi ben più estesa, a testimonianza dello sguardo al futuro che ci accomuna. Con Fincantieri, infatti, condividiamo la stessa visione sulla decarbonizzazione: un percorso necessario a costruire un'industria sempre più sostenibile ». Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri, ha dichiarato: « L'aver raggiunto posizioni di leadership in diversi settori comporta la responsabilità di agire in modo sostenibile. È nel nostro interesse, infatti, garantire un connubio tra competitività e sostenibilità, tra profitto e innovazione, a tutti i livelli. Per questo motivo intendiamo ricoprire un ruolo attivo nella promozione di un'economia circolare e low carbon attraverso la riduzione degli impatti direttamente generati dalle attività produttive, lo sviluppo di



Informatore Navale

Focus

prodotti e servizi ecosostenibili e la collaborazione con istituzioni e partner prestigiosi come in questo caso il RINA
».

Informazioni Marittime

Focus

Ddl concorrenza, sindacati e portuali contrari agli emendamenti del centrodestra

Prevedono lo scambio di manodopera in capo allo stesso concessionario e l'assegnazione delle concessioni da parte di tre autorità di controllo

Gli emendamenti di Lega, Fratelli d'Italia, Forza Italia e Italia Viva al disegno di legge sulla concorrenza non piacciono ai sindacati e ai portuali. Prevedono principalmente due interventi: lo scambio di manodopera tra le aree demaniali portuali in concessione alla stessa impresa e un ruolo di assegnazione delle concessioni all'Autorità di regolazione dei trasporti, all'Anac e all'Autorità garante per le garanzie nelle comunicazioni (Agcom). Sul primo punto Natale Colombo, segretario nazionale della Filt-Cgil, parla di «destrutturazione del lavoro portuale per favorire una competitività sregolata», sul secondo di «una sovrapposizione di competenze con quelle già previste ed esercitate dalle Autorità di Sistema Portuale, così come se ne affidano altre ad Anac e Agcom, svuotando di fatto le pertinenze del ministero delle Infrastrutture». Patrizio Scilipoti, presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia, ha commentato di «un'inconcepibile volontà di colpire mortalmente, e di smantellare, il Pool di lavoro temporaneo ex articolo 17 l.n.84/94». «La scelta - spiega il segretario generale di Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi - di consentire allo stesso soggetto di avere più concessioni all'interno dello stesso porto per le stesse attività, rappresenta già di per sé una preoccupazione perché, se non fosse calibrata con prudenza, potrebbe determinare monopoli. Consentire poi la fungibilità del personale farebbe venire meno gli stessi presupposti per i quali vengono autorizzate le imprese ad operare e diminuirebbero le tutele dei lavoratori stessi». Contro questi emendamenti al ddl sulla concorrenza, «l'onorevole Davide Gariglio insieme al Partito Democratico - conclude Scilipoti - sono fermamente contrari a tali modifiche senza senso e si stanno adoperando ad ogni livello per difendere il sistema ed il lavoro portuale».



Lazio, le Isole Pontine protagoniste al Padiglione Italia a Expo Dubai

ROMA (ITALPRESS) - Un patrimonio ambientale, culturale e sociale. Da tutelare, promuovere, rafforzare, sostenere nella sua crescita e nella sua capacità di rappresentare il territorio regionale e un brand nazionale. L' Anfiteatro Padiglione Italia dell' Expo di Dubai ha ospitato il focus "Blue Economy, dalla sussistenza ai poli di innovazione" incentrato sulle isole della provincia di Latina. All' incontro hanno partecipato Daniele Leodori (Vicepresidente della Regione Lazio), Quirino Briganti (coordinatore EXPO2020 Dubai Regione Lazio), Paolo Glisenti (Commissario Generale dell' Italia a EXPO 2020 Dubai), Gerardo Stefanelli (Presidente della Provincia di Latina), Giovanni Caprino (Presidente Cluster Tecnologico Nazionale Blue Italian Growth), Gianni Gargano (Vice Presidente Assonautica), Maria Vittoria Struglia (Laboratorio Modellistica Climatica e Impatti Enea), Alessandro Iafrati (Direttore Istituto Ingegneria del Mare del CNR), Elvira Buonocore (Ricercatrice CONISMA), Chiara Petrioli (CTO e Founder WSense) e Raffaele Rognoni (Owner Portofino Marine Service). E' stata l' occasione per fare il punto della situazione su una realtà geografica, sociale e produttiva capace di ricoprire un

ruolo primario nelle dinamiche di sviluppo del territorio regionale. Ma che deve fare i conti con problematiche che limitano quel ruolo strategico che il mondo invidia: i collegamenti con la terraferma, il sistema scolastico, le reti infrastrutturali (energia), la sanità. Criticità in grado di incidere in quella forma di spopolamento che rischia di impoverire il prezioso dna territoriale fatto di tradizioni, cultura, storia ed economia. Settori che vanno invece rafforzati e messi nelle condizioni migliori di agire per lo sviluppo del Lazio e dell' Italia. Potenzialità di sviluppo di settore sottolineate dalla stessa Commissione Europea che nella sua Comunicazione sulla Blue Growth del 2012 aveva già rilevato che dalla Blue Economy emergono "indicazioni promettenti per la crescita dell' economia e le prospettive di occupazione nei settori marino e marittimo per contribuire alla ripresa economica europea". Per Blue Economy si intendono tutte le attività che utilizzano il mare, le coste e i fondali come risorse per attività industriali e lo sviluppo di servizi, quali ad esempio il trasporto marittimo, porti e settore cantieristico, energie rinnovabili marine, l' acquacoltura, la pesca, le biotecnologie marine, il turismo costiero e di crociera. Un' economia che nel 2018 (secondo dati più recenti EU Blue Economy Report 2020), ha impiegato a livello europeo circa 5 milioni di persone, generando un fatturato pari a 750 miliardi di euro e oltre 218 miliardi di euro di valore aggiunto. L' Italia ha contribuito per oltre il 10%, con 525.200 addetti e un valore aggiunto di 23,4 miliardi, rappresentando uno tra i paesi ai primi posti nella classifica europea per fatturato con riferimento sia alla Blue Economy nel complesso sia, in particolare, al settore del trasporto marittimo. In questo contesto, secondo i dati contenuti nell' VIII Rapporto sull' Economia del mare



realizzato da Si.Camera-Unioncamere per la Camera di commercio di Latina, nel 2018 il Lazio era la terza regione per incidenza percentuale di imprese dell' economia del mare sul totale delle imprese, con una percentuale del 5.5% corrispondente a 36.114 imprese. Il vicepresidente della Regione Lazio, Daniele Leodori, ricorda che "la Regione Lazio sta completando il processo di programmazione dei fondi strutturali europei per il 2021-2027, che comprende interventi declinati secondo priorità strategiche chiare e definite. Tra le azioni propedeutiche al perfezionamento dei programmi operativi dei fondi SIE 2021-2027, figura l' adeguamento della strategia di specializzazione intelligente della Regione Lazio (Smart Specialisation Strategy, RIS3 Lazio), nella quale sono dettagliati gli ambiti tematici sui quali si intende concentrare le risorse che contribuiranno all' obiettivo di realizzare 'un' Europa più smart'. L' inclusione nella RIS3 Lazio di una specifica Area di Specializzazione «Economia del Mare» rappresenta con chiarezza l' intenzione della Regione di puntare sul Mare come grande vettore di innovazione e di sviluppo economico-territoriale". "Il tema della Blue Economy" ha aggiunto Leodori, "è una delle priorità per la nostra Regione e per ciò che riguarda la programmazione dei fondi strutturali 2021/2027. Interventi mirati nell' ottica della formazione nei settori di incidenza, in particolare per ciò che riguarda le attività turistico ricettive, il trasporto, la pesca, la tecnologia. Ma saranno di fondamentale importanza le misure di coordinamento tra istituzioni (pubbliche e private) e operatori economici presenti sul territorio al fine di individuare le soluzioni migliori per lo sviluppo economico e sociale del territorio. Dobbiamo aumentare la competitività delle nostre strutture sul mare. La legge che abbiamo approvato lo scorso 10 febbraio introduce misure di programmazione per individuare le risorse da destinare a interventi nell' ambito della blue economy. Il quarto caposaldo della legge indica gli elementi per la promozione e il supporto alla ricerca e all' innovazione per sostenere da un lato l' imprenditoria giovanile e dall' altro lo sviluppo di prodotti e servizi innovativi. Prima non c' era una legge specifica. Il fatto che la Regione Lazio ne abbia approvata una dà l' idea di come abbiamo voluto porre lo specifico settore al centro dell' interesse del legislatore e all' attenzione di tutto il mondo economico produttivo regionale. Sarà fondamentale ridurre le distanze territoriali. A cominciare dai collegamenti che dovranno essere sempre più rapidi dall' entroterra verso la costa e verso le isole. Questo aumenterà certamente la capacità attrattiva a livello turistico. Ed il turismo resta un volano strategico nello sviluppo della nostra regione". Per il coordinatore EXPO2020 Dubai Regione Lazio, Quirino Briganti, "l' economia del mare è una risorsa strategica per il Lazio, che genera ricchezza, occupazione e innovazione. Qui a Expo abbiamo presentato un modello collaborativo e sostenibile: il mare è, infatti, l' elemento che unisce un tessuto imprenditoriale diffuso composto di settori e tradizioni diverse. La Regione Lazio, forte del suo peso specifico all' interno della Blue Economy nazionale, ha introdotto una serie di politiche a supporto per valorizzare il litorale laziale anche rivolgendo la dovuta attenzione alla attività di ricerca e allo sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali. In particolare, le Isole del Lazio, con il loro patrimonio, ambientale, culturale e sociale, rappresentano un asset strategico legate al mare e alla tutela dell' ambiente.

Italpress

Focus

Penso, ad esempio, al progetto di recupero del carcere di S. Stefano di fronte l' Isola di Ventotene nell' ottantesimo anniversario della redazione del Manifesto di Ventotene". (ITALPRESS). Vuoi pubblicare i contenuti di Italpress.com sul tuo sito web o vuoi promuovere la tua attività sul nostro sito e su quelli delle testate nostre partner? Contattaci all' indirizzo info@italpress.com.

Ancip: la politica guarda indietro

Programmare formazione professionale, crescita culturale e professionale dei lavoratori

Redazione

ROMA La politica che si muove con la testa rivolta indietro, suscita una dura presa di posizione dell'Ancip, Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali, in merito alle iniziative del centro destra relative alla portualità. In una nota, l'Ancip sostiene che stiamo vivendo un periodo in cui pare che la storia ripercorra i suoi momenti peggiori. Tralasciamo i commenti sulle vicende Internazionali ma non possiamo fare a meno di riportare alla memoria labile di una parte della politica italiana i momenti in cui i porti hanno dimostrato di essere cruciali per la tenuta del sistema Nazionale e dove all'interno di questa tenuta i protagonisti, tra gli altri, sono stati sostanzialmente i lavoratori portuali che hanno superato qualunque tipo di atteggiamento negativo impegnandosi per dare il massimo e contribuire al sostegno del paese in uno dei momenti più drammatici degli ultimi anni. Bene, in risposta a questo, qualcuno torna a proporre scelte che riporterebbero il caos ed il conflitto all'interno degli scali italiani e questo noi non lo possiamo accettare. Non avremmo mai creduto scrive l'Ancip di rivivere episodi simili a quando gli agrari del ventennio pagavano le milizie fasciste per contrastare i lavoratori organizzati. Oggi assistiamo allo schieramento compatto del centro destra affiancato da eterni ondivaghi personaggi della politica che all'oscuro totalmente dalla realtà dei fatti, ma ispirati da qualcuno che intende ancora la politica portuale come ricerca del predominio dei più forti sui più deboli, tendono a disegnare uno scenario che va contro quella che è stato tutto il lavoro di sintesi per ottenere finalmente quella politica di organizzazione ed integrazione del lavoro con un'attenzione all'efficienza alla produttività ed alla sicurezza che gli scali italiani si meritano. Proporre nei porti una politica di scambio della manodopera che non era praticata nemmeno negli anni 60 significa avere una visione strumentale e a cortissimo respiro delle dinamiche del lavoro e delle problematiche tecniche logistiche dei porti. C'è bisogno di programmare formazione professionale, crescita culturale e professionale di tutti i lavoratori, quelli delle Compagnie Portuali e quelli delle Imprese Portuali, occorre avere una visione Internazionale e flessibile che tuteli la qualità e la sicurezza garantendo professionalità ed efficienza. Pensare che tutto questo possa avvenire risparmiando pochi euro perché si sfruttano di più i propri dipendenti e si escludono dal lavoro gran parte dei lavoratori formati e specializzati delle Compagnie Portuali dimostra come non ci sia ancora in Italia una totale visione della programmazione di uno sviluppo che deve avere carattere Internazionale. Siamo certi che la reazione compatta del mondo del lavoro, dei Sindacati e di quella parte della politica che si oppone a queste scelte farà ragionare chi ha presentato queste proposte insane che tendono a bloccare lo sviluppo della portualità e a ricreare nei porti un clima di sopraffazione, di lotte, di miseria, in un momento in cui tra l'altro la storia richiede efficienza,



Messaggero Marittimo

Focus

compatezza e spirito di sacrificio comune. Ci chiediamo conclude l'Associazione dei portuali se questo tipo di politica ha la consapevolezza della gravità e dell'enormità delle azioni che, senza comprenderle, viene a proporre e se si rende conto dell'impatto negativo che la inevitabile reazione dei lavoratori potrebbe avere sul paese, sul suo sviluppo, sulla sua economia in un momento così drammatico. Quale sia la risposta a questa domanda non la conosciamo ma è chiarissimo per noi che ci troveranno pronti a combattere e difendere ogni centimetro di civiltà lavorativa che in questi anni ci siamo faticosamente conquistati.

Esterrefatti per emendamenti al Ddl Concorrenza

Dichiarazione di Patrizio Scilipoti, presidente portuali Civitavecchia

Redazione

CIVITAVECCHIA Gli emendamenti segnalati al Ddl Concorrenza ci lasciano esterrefatti e molto arrabbiati, dichiara il presidente della Compagnia Portuale Civitavecchia, Patrizio Scilipoti. Dopo i commenti negativi espressi da Ultrasporti, si registra quindi anche la contrarietà del presidente dei portuali di Civitavecchia in merito agli emendamenti al Ddl Concorrenza, che in una nota dichiara: Queste proposte normative vogliono cancellare, con disprezzo, il nostro grande sacrificio che, nei due anni di pandemia, ha permesso di tenere in piedi il sistema logistico-portuale garantendo l'approvvigionamento della nostra Nazione. Alcune senatrici e senatori, infatti, vorrebbero deregolamentare il mercato regolato del lavoro portuale andando ad abrogare il divieto di interscambio di manodopera e la regolamentazione dell'autoproduzione. Un'inconcepibile volontà di colpire mortalmente, e di smantellare, il Pool di lavoro temporaneo ex articolo 17 l.n.84/94. Di contro prosegue Scilipoti a questi, fortunatamente, l'on. Davide Gariglio insieme al Partito Democratico, sono fermamente contrari a tali modifiche senza senso e si stanno adoperando ad ogni livello per difendere il sistema ed il lavoro portuale. Queste proposte normative devono essere ritirate, senza se e senza ma, altrimenti si rischia un inutile e pericoloso conflitto sociale nelle banchine portuali italiane. Ancor più grave poiché il tutto è contestualizzato nella difficile ripresa dalla crisi pandemica e durante una guerra di cui ancora non ne conosciamo le conseguenze. Ognuno si assumerà le proprie responsabilità, perché noi siamo pronti, in ogni dove, a difendere la dignità del nostro lavoro. Noi non faremo mai un passo indietro, conclude il presidente della Compagnia Portuale Civitavecchia.



Sea Reporter

Focus

project44 lancia 'Port Intel', la prima soluzione di Port Intelligence al mondo

Redazione Seareporter.it

Milano, 31 marzo 2022 - project44, la piattaforma che fornisce agli spedizionieri, ai trasportatori ed agli operatori di logistica un accesso alla visibilità in tempo reale di tutte le spedizioni indipendentemente dal tipo di trasporto, presenta 'Port Intel', la prima soluzione di port intelligence del settore a fornire dati in tempo reale sulla congestione e sul flusso dei container in tutti i porti globali. La piattaforma fornisce a spedizionieri, LSP (Logistics Service Provider), FFW (Freight Forwarders) e altre parti interessate ciò di cui hanno bisogno per gestire e mitigare gli impatti delle attuali turbolenze oceaniche e delle caotiche supply chain. A seguito di disruption apparentemente infinite, dal blocco del canale di Suez ai colli di bottiglia portuali, le aziende e i clienti hanno acquisito una maggiore consapevolezza delle sfide del trasporto internazionale e della necessità di dati di intelligence in tempo reale. Quando è emerso il conflitto tra Russia e Ucraina, i dati di project44 hanno mostrato un aumento del 52% nei tempi di permanenza delle esportazioni dall'Ucraina e un immediato calo del 40,2% nella capacità giornaliera di picco delle navi TEU che fanno scalo nei porti russi. Allo stesso modo, le navi in attesa al largo di Yantian sono aumentate del 44,1% quando il recente lockdown legato a COVID-19 ha avuto effetto a Shenzhen. Queste sfide continue della supply chain richiedono alle aziende di mantenersi agili e di preparare piani di emergenza utilizzando i dati portuali in tempo reale. 'I colli di bottiglia portuali, i lockdown dovuti al COVID-19 e i cambiamenti di sourcing causati dalla guerra in Ucraina hanno reso difficile per gli spedizionieri rimanere al passo con le proprie catene di approvvigionamento' ha affermato Jett McCandless, fondatore e CEO di project44. 'Per aiutare i nostri clienti ad affrontare queste sfide, abbiamo migliorato la nostra suite di visibilità oceanica, garantendo loro uno dei migliori strumenti con cui identificare e mitigare gli ostacoli della supply chain'. Port Intelligence, compresi i dati sulla congestione di tutti i porti del mondo 'Port Intel' di project44, il primo del suo genere, affronta un problema che penalizza gli spedizionieri di tutto il mondo: la mancanza di visibilità sulla congestione dei porti. 'Port Intel' offre l'accesso a informazioni dettagliate per quanto riguarda i porti globali e le imbarcazioni alimentate da dati e analisi proprietarie. Queste informazioni in tempo reale permettono alle aziende di tenere proattivamente sotto controllo le interruzioni della catena di approvvigionamento, gli eventi 'black swan' e il loro impatto sulle operazioni dei terminal e i conseguenti ritardi nelle spedizioni. Grazie a 'Port Intel', gli spedizionieri e gli LSP possono vedere la congestione dei porti in un'interfaccia visiva e ricevere dati tramite un'API, permettendo loro di aggirare i colli di bottiglia, pianificare al meglio e soddisfare le aspettative dei propri clienti. La piattaforma può fornire tempi di permanenza a livello di nave e di container



Sea Reporter

Focus

molto accurati, nonché conteggi di imbarcazioni e altre analisi della congestione portuale. Attraverso queste fonti di dati, gli utenti sono in grado di individuare proattivamente tendenze, benchmark e confrontare i vari porti, consentendo agli spedizionieri di prendere decisioni migliori su come evitare i ritardi, aumentare la puntualità delle consegne e migliorare la trasparenza per i clienti. Gli algoritmi di project44 offrono un livello di visibilità leader a livello mondiale, capace di localizzare dettagliatamente 11.800 ormeggi, con una precisione di 20 metri. Oltre agli spedizionieri e agli LSP, 'Port Intel' viene già utilizzato da società di consulenza globali, istituzioni finanziarie e fornitori di IT per comprendere meglio le condizioni del mercato. Cosa dicono di noi i clienti ' Abbiamo investito molto nella gestione delle disruption oceaniche e la partnership, l' innovazione, lo speed to value, gli ETA, l' onboarding, la visibilità oceanica e la port intelligence di project44 sono estremamente utili per la nostra attività e per i clienti con cui collaboriamo ', ha affermato Charles Cunnion, Vice President, Global Transportation di International Forest Products. ' I nostri clienti e partner sono sempre in attesa della prossima supply chain disruption. Avere informazioni sui porti è un vantaggio enorme. È il tipo di soluzione di dati che il nostro team userà quotidianamente " ha dichiarato JR Ferry, Director of Transportation and Logistics di ATEC Systems. ' Siamo entusiasti di vedere miglioramenti in una suite di visibilità oceanica già tra le migliori della categoria. Project44 continua a fornire più visibilità nella supply chain dove conta maggiormente '. ' Come spedizioniere progressivo, siamo sempre all' avanguardia per quanto riguarda i dati e la tecnologia ', ha dichiarato Mike May di Air & Sea International. ' Utilizzando 'Port Intel' forniamo ai nostri clienti spedizionieri i dati e le analisi aggiornate in tempo reale sulla congestione portuale globale, in modo da evitare e gestire proattivamente le disruption '.

Norwegian Cruise Line, dopo la pandemia torna in mare Norwegian Jewel

Operativa anche la Jade: inizierà una serie di crociere nel Mediterraneo orientale con diverse tappe tra cui Civitavecchia

Roma - E' una settimana importante per la ripartenza della Norwegian Cruise Line con Norwegian Jewel e la Norwegian Jade che torneranno operative dopo lo stop per il Covid. Per la sua prima navigazione post-pandemia, la Jewel da 93.000 tonnellate offre un itinerario di 12 notti con partenza dal porto di Colón, a Panama. Alla fine di aprile, invece, la Norwegian Jewel si dirigerà a nord per la stagione estiva in Alaska. La Norwegian Jade invece inizierà una serie di crociere nel Mediterraneo orientale con diverse tappe tra cui Civitavecchia. Originariamente chiamata Pride of Hawaii, la Norwegian Jade è entrata in servizio nel 2006: ha una capacità di 2.400 ospiti.

Emmanuele Gerboni



Emendamenti Ddl Concorrenza, in tutta Italia cresce la protesta: "Così si distrugge la pace sociale nei porti"

"Tali proposte gettano fango solo ed esclusivamente sull' organizzazione del lavoro portuale"

Giancarlo Barlazzi

Roma - Cresce la protesta per gli emendamenti del Ddl Concorrenza: 'Come Compagnia Portuale di Salerno, soggetto autorizzato art.17 ai sensi della legge 84/94, apprendiamo con sconcerto e incredulità l' emendamento presentato in Senato al disegno di Legge sulla Concorrenza. Tali proposte gettano fango solo ed esclusivamente sull' organizzazione del lavoro portuale e a distruggere la cosiddetta 'pace sociale ' negli scali italiani. Proporre lo "scambio di manodopera tra Imprese operanti nei porti" e quindi modificare la legge 84/94 trascurando i diritti dei lavoratori e il rispetto per il lavoro è inaccettabile', spiega in una nota il Presidente Vincenzo D' Agostino : 'Ricordiamo ai vari Senatori della Lega, di Forza Italia, Fratelli d' Italia e Italia Viva quanto importante fosse la logistica, il trasporto dei camionisti, le compagnie ferroviarie, le Compagnie Portuali che non si sono fermate durante un momento difficilissimo, permettendo così gli approvvigionamenti, i beni di prima necessità, gli apparati sanitari e medicinali a tutto il Paese. Noi, come art.17, rappresentiamo nei Porti non più una soluzione, ma la necessità e la risoluzione dei problemi ai terminalisti, ed è bene sapere che non assisteremo passivi a questo sopruso e che ostacoleremo con tutte le nostre forze questo emendamento, al costo di bloccare l' intera filiera logistica di tutta la Città di Salerno e chi si permetterà di ostacolarci, si assumerà una responsabilità enorme dinanzi a decina di migliaia di lavoratori', conclude D' Agostino . Reazioni fortissime che hanno visto in prima linea anche le organizzazioni sindacali nazionali della categoria (Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti) ma anche a livello locale. E naturalmente anche compagnie portuali come la CULMV che ha espresso chiaramente il suo no a queste ipotesi: "In questo momento difficile, per la crisi pandemica non superata e per i potenziali effetti della guerra in Ucraina, è irresponsabile pensare a una 'deregulation' nei porti. Permettere lo scambio di manodopera tra diversi terminal in mano ad un unico concessionario è un colpo letale all' organizzazione del lavoro che ha ben funzionato nel nostro scalo, sia per le imprese sia per i lavoratori, anche nei momenti più difficili. Il pool di manodopera (art. 17) non avrebbe più senso". E sulla stessa lunghezza d' onda anche la compagnia portuale di Civitavecchia: "'Con queste assurde proposte emendatarie si rischia un inutile e dannoso conflitto sociale nelle banchine portuali italiane. Ancor più grave se il tutto è contestualizzato nella difficile ripresa dalla crisi pandemica e durante un guerra'.



Decarbonizzazione, RINA e Fincantieri uniscono le forze nella ricerca e sviluppo

Firmato un protocollo d'intesa per valorizzare le reciproche competenze, atto a sviluppare sinergie nell'ambito dei carburanti alternativi

Redazione

Trieste - RINA, multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica, e Fincantieri, leader mondiale nella progettazione e costruzione di navi ad alto valore aggiunto e fornitura di sistemi tecnologici complessi in diversi settori, hanno firmato un memorandum of understanding con l'obiettivo di sviluppare sinergie nel campo della decarbonizzazione, con particolare riferimento ai combustibili alternativi, alla cattura del carbonio (carbon capture) e alle energie rinnovabili nel settore navale. Nello specifico, l'accordo prevede il mutuo coinvolgimento delle due aziende in iniziative legate allo scouting in campo tecnologico, all'analisi, allo studio, e quindi alle simulazioni su nuovi carburanti o vettori energetici - in particolare idrogeno e ammoniaca - e alla carbon capture, ovvero la raccolta dell'anidride carbonica prodotta durante i processi industriali finalizzata allo stoccaggio e al riutilizzo della stessa. La collaborazione, inoltre, includerà attività dedicate all'approvazione in linea di principio (AiP), ovvero con un approccio alla classificazione basato sul rischio che consente di convalidare nuove progettazioni e concetti inediti sulla base di equivalenze in termini di sicurezza, e alla qualificazione di progetti e tecnologie innovative. Nell'ambito dell'energie rinnovabili le due aziende si concentreranno sugli impianti offshore per quanto riguarda l'energia eolica e su soluzioni tecnologiche dedicate all'energia prodotta da moto ondoso. RINA e Fincantieri, inoltre, co-parteciperanno a progetti di R&D finanziati dall'UE e si impegneranno nello sviluppo del comparto della 'finanza verde'. In virtù di questa cooperazione, le due realtà avranno la possibilità di valorizzare le reciproche competenze per lo svolgimento di servizi di ingegneria multidisciplinare rafforzando il rispettivo posizionamento tra i player più rilevanti nell'ideazione di nuovi progetti e nello sviluppo di tecnologie sempre più all'avanguardia. Ugo Salerno, Presidente e Amministratore Delegato di RINA, ha dichiarato: «Siamo fieri che la collaborazione con Fincantieri, che ha una comune radice storica nel settore navale, sia oggi ben più estesa, a testimonianza dello sguardo al futuro che ci accomuna. Con Fincantieri, infatti, condividiamo la stessa visione sulla decarbonizzazione: un percorso necessario a costruire un'industria sempre più sostenibile». Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri, ha aggiunto: «L'aver raggiunto posizioni di leadership in diversi settori comporta la responsabilità di agire in modo sostenibile. È nel nostro interesse, infatti, garantire un connubio tra competitività e sostenibilità, tra profitto e innovazione, a tutti i livelli. Per questo motivo intendiamo ricoprire un ruolo attivo nella promozione di un'economia circolare e low carbon attraverso la riduzione degli impatti direttamente generati dalle attività produttive, lo sviluppo di prodotti e servizi ecosostenibili e la collaborazione con istituzioni e partner prestigiosi».



Ship Mag

Focus

come in questo caso il RINA».

Ddl Concorrenza, anche Assiterminal dice no agli emendamenti: 'Non servono riforme a pezzetti'

Il presidente Becce: 'Forzare sulle riforme impedisce di riformare'. La Filt-Cgil: 'Pronti a bloccare le banchine'

Giancarlo Barlazzi

Genova - " La posizione di Assiterminal è che si possa e si debba discutere di tutto, ma in quadro di riforma generale e non per pezzetti e soprattutto facendo entrare provvedimenti che non c' entrano in materie che dovrebbero rimanerne al di fuori". Luca Becce, presidente di Assiterminal, associazione nazionale dei terminalisti italiani , prende una direzione precisa dopo le polemiche scoppiate per gli emendamenti al disegno di legge sulla Concorrenza presentati al Senato da Forza Italia, Lega, Fratelli d' Italia e Italia Viva: "L' organizzazione del lavoro è un tema delicato, secondo me è necessario mettere mano all' impianto, ma bisogna farlo in sede di riforma della legge 84/94 della portualità, non per emendamenti, perché introducendo fattori settoriali specifici si fanno saltare le riforme che hanno un equilibrio: forzare sulle riforme, generando il conflitto, impedisce di riformare". E da parte delle organizzazioni sindacale non si placa la rabbia per quanto accaduto nella giornata di ieri: 'Il sindacato ed i lavoratori portuali sono pronti a bloccare le banchine. Alcuni partiti stanno attaccando costantemente il sistema regolato dei porti, sostenendo le volontà di alcuni players che vorrebbero realizzare operazioni di dumping, volte a smontare un modello di flessibilità regolamentata del lavoro per favorire veri e propri regimi di monopolio", spiega il segretario generale nazionale della Filt Cgil Natale Colombo.

ShipMag
CROCIERE CARGO CANTIERI&DIFESA YACHT PORTI LOGISTICA GREEN&TECH

LAVORO

Ddl Concorrenza, anche Assiterminal dice no agli emendamenti: “Non servono riforme a pezzetti”

31 marzo 2022 - Giancarlo Barlazzi

Shipping Italy

Focus

Affare fatto: Msc acquisirà anche Bolloré Africa Logistics

Entro il primo trimestre 2023 il gruppo di Gianluigi Aponte rileverà per 5,7 miliardi di euro tutto il business logistico nei porti, retroporti, nella logistica e nelle spedizioni dell'azienda francese nel continente nero

Il 2022 di Mediterranean Shipping Company (Msc) prosegue all'insegna dello shopping. A pochi giorni dall'annuncio dell'ingresso con una partecipazione di minoranza (25%) in Moby e mentre proseguono le negoziazioni per rilevare il controllo della compagnia aerea Itavia Airways, il colosso logistico fondato e presieduto da Gianluigi Aponte ha appena messo a segno l'acquisizione di tutte le attività in Africa del Gruppo Bolloré cedute dal finanziere bretone Vincent Bolloré. Lo ha annunciato la stessa società transalpina con una nota dove si legge: 'In seguito ai negoziati esclusivi annunciati il 20 dicembre 2021 e ai pareri favorevoli emessi da ciascuno degli organismi di rappresentanza dei dipendenti consultati, il Gruppo Bolloré ha firmato oggi l'accordo relativo alla vendita al gruppo Msc del 100% di Bolloré Africa Logistics che comprende tutte le attività di trasporto e logistica del Gruppo Bolloré in Africa, sulla base di un valore d'impresa, al netto degli interessi di minoranza, di 5,7 miliardi di euro'. La vendita è ancora soggetta alle approvazioni delle varie autorità antitrust competenti e all'accordo di alcune controparti di Bolloré Africa Logistics ma si prevede venga portata formalmente a termine entro la fine del primo trimestre del 2023. 'Il Gruppo Bolloré rimarrà fortemente coinvolto in Africa, in particolare attraverso Canal+, e continuerà anche a sviluppare in questo continente le sue attività in numerosi settori come la comunicazione, l'intrattenimento, le telecomunicazioni e l'editoria' prosegue la nota del gruppo francese. A proposito di questo affare lo scorso ottobre erano già emerse le prime indiscrezioni sul fatto che la banca d'affari Morgan Stanley stesse sondando l'interesse di potenziali acquirenti per le attività di Bolloré Africa Logistics, divisione storica e per lungo tempo considerata la più ricca all'interno del gruppo industriale francese: nel 2020 ha infatti registrato un fatturato di 2,1 miliardi di euro. Nel suo rapporto annuale il gruppo bretone presieduto da Cyrille Bolloré (il più giovane dei figli di Vincent) dichiara di essere presente in Africa con ben 20.800 collaboratori, nonché 'in 42 porti come operatore di terminali portuali, agenti marittimi di linea e gestore di merci non containerizzate'. La società 'gestisce 16 terminali container in Africa centrale e occidentale, 7 terminali ro-ro, tre concessioni ferroviarie, magazzini, inland terminal e altro'. Questa acquisizione ben si integrerà anche con le attività di shipping nel continente africano della società armatoriale genovese Ignazio Messina & C. di cui il Gruppo Msc è socio al 49%.



Pagherà lo Stato l'allestimento dei terminal crociere di Chioggia e Monfalcone

Nel Decreto Giubileo (o Infrastrutture bis) anche 65 milioni per le caserme delle Capitanerie di Porto, 6 milioni per la savonese Funivie Spa e semplificazioni della burocrazia del Codice della Navigazione

La bozza del prossimo decreto Giubileo o Infrastrutture bis ('Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile'), che dovrebbe a breve passare il vaglio del Consiglio dei Ministri, contiene oltre alla riforma della norma sul Registro Internazionale (cui dedichiamo un articolo a sé), altri interventi di interesse per il settore dell'economia marittima e portuale. Un articolo intitolato 'Misure urgenti per la laguna di Venezia' è un'integrazione del DI Venezia varato in estate per far fronte al blocco dell'arrivo delle navi da crociera di medio-grandi dimensioni alla Stazione Marittima della Serenissima. In particolare si autorizza il Commissario Straordinario (cioè il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana Fulvio Di Blasio) a 'realizzare un ulteriore punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT', nel 'rispetto dei limiti di spesa' previsti dal Decreto Venezia (cioè 157 milioni di euro, necessari anche per gli altri approdi temporanei a Marghera nonché per l'eventuale escavo del Canale Vittorio Emanuele III), anche se al comma successivo si stanZIA per l'impegno chioggiotto 1 milione di euro. Sono invece 1,35 i milioni di euro, spalmati su due anni (2022 e 2023), che il Governo intende stanziare per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale 'al fine di garantire un'organizzazione efficace del traffico delle navi da crociera e migliorare i livelli di servizio ai passeggeri' mediante 'l'adeguamento funzionale e strutturale delle banchine dei porti di Monfalcone e di Trieste'. Pagherà in sostanza lo Stato i pontoni necessari a ospitare navi da crociera a Monfalcone - divenuta meta alternativa al Decreto Venezia dopo lo stop alle crociere in Laguna - ma il gestore del servizio, Trieste Terminal Passeggeri, potrà usare i fondi anche per investimenti a Trieste. Il Decreto Giubileo, poi, stanZIA 65 milioni di euro da destinarsi fra 2022 e 2036 a un piano di costruzione di nuove sedi e rinnovo e ammodernamento delle esistenti sedi e infrastrutture del Corpo delle Capitanerie di Porto, nonché 6 milioni di euro per l'Autorità di Sistema Portuale di Genova e Savona, utili a prendersi in capo la gestione diretta dell'impianto funiviario fra Savona e San Giuseppe di Cairo 'in caso di cessazione dell'attuale concessione e nelle more dell'individuazione di un nuovo concessionario () per un periodo massimo di ventiquattro mesi, prorogabile con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili non oltre il 31 dicembre 2024'. L'ente dovrà garantire continuità del servizio e 'il mantenimento degli attuali



Shipping Italy

Focus

livelli occupazionali', predisporre 'un nuovo piano industriale, operativo e finanziario' e la gara per 'l' affidamento del servizio ad un nuovo concessionario'. Dopodiché, in caso non si individui un concessionario, la Regione Liguria subentrerà allo Stato come concedente, previo accordo di programma col Mims per 'l' attuazione del conferimento e l' attribuzione delle relative risorse'. Da segnalare, infine, un lungo articolo intitolato alla 'Semplificazione delle procedure in materia di trasporto marittimo', che, modificando diversi articoli del Codice della Navigazione, si pone l' obiettivo di alleggerire procedure adempimenti burocratici degli operatori economici di settore, come, ad esempio, nel caso di iscrizione provvisoria di una nave nei registri italiani. A.M.

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori Trasporti Turismo

New York: balza in avanti Royal Caribbean Cruises

(Teleborsa) - Seduta vivace oggi per la seconda più grande compagnia di crociere al mondo , protagonista di un allungo verso l' alto, con un progresso del 3,58%. A livello comparativo su base settimanale, il trend di Royal Caribbean Cruises evidenzia un andamento più marcato rispetto alla trendline del World Luxury Index . Ciò dimostra la maggiore propensione all' acquisto da parte degli investitori verso Royal Caribbean Cruises rispetto all' indice. Segnali di rafforzamento per la tendenza di breve con resistenza più immediata vista a 85,57 USD, con un livello di supporto a controllo della fase attuale stimato a 82,37. L' equilibrata forza rialzista di Royal Caribbean Cruises è supportata dall' incrocio al rialzo della media mobile a 5 giorni sulla media mobile a 34 giorni. Per le implicazioni tecniche assunte dovremmo assistere ad una continuazione della fase rialzista verso quota 88,76.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, it displays the date 'Giovedì 31 Marzo 2022, ore 18:21' and the 'teleborsa' logo. Below the logo is a navigation menu with options like 'NOTIZIE', 'QUOTAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENDA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICA', 'STRUMENTI', and 'GUIDE'. The main content area features the article title 'New York: balza in avanti Royal Caribbean Cruises' and a sub-header 'Migliori e peggiori: Trasporti, Turismo - 31 marzo 2022 - 18:00'. A line chart compares the performance of Royal Caribbean Cruises (blue line) and the World Luxury Index (orange line) from October 1st to March 2nd. The article text is partially visible, matching the text on the left. On the right side, there is a sidebar with social media sharing options for Facebook and Twitter.