



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 20 aprile 2022**



Prime Pagine

20/04/2022	Corriere della Sera Prima pagina del 20/04/2022	7
20/04/2022	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 20/04/2022	8
20/04/2022	Il Foglio Prima pagina del 20/04/2022	9
20/04/2022	Il Giornale Prima pagina del 20/04/2022	10
20/04/2022	Il Giorno Prima pagina del 20/04/2022	11
20/04/2022	Il Manifesto Prima pagina del 20/04/2022	12
20/04/2022	Il Mattino Prima pagina del 20/04/2022	13
20/04/2022	Il Messaggero Prima pagina del 20/04/2022	14
20/04/2022	Il Resto del Carlino Prima pagina del 20/04/2022	15
20/04/2022	Il Secolo XIX Prima pagina del 20/04/2022	16
20/04/2022	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 20/04/2022	17
20/04/2022	Il Tempo Prima pagina del 20/04/2022	18
20/04/2022	Italia Oggi Prima pagina del 20/04/2022	19
20/04/2022	La Nazione Prima pagina del 20/04/2022	20
20/04/2022	La Repubblica Prima pagina del 20/04/2022	21
20/04/2022	La Stampa Prima pagina del 20/04/2022	22
20/04/2022	MF Prima pagina del 20/04/2022	23

Trieste

19/04/2022	corrierealpi.it Porto di Trieste, volumi record. D'Agostino: «Li supereremo». E Venezia pronta al recupero sulle crociere	24
------------	---	----

19/04/2022	Informazioni Marittime	26
<hr/>		
19/04/2022	Shipping Italy	27
<hr/>		

Genova, Voltri

19/04/2022	Ansa	28
<hr/>		
19/04/2022	BizJournal Liguria	29
<hr/>		
20/04/2022	La Gazzetta Marittima	31
<hr/>		
19/04/2022	PrimoCanale.it	<i>Silvia Isola</i> 32
<hr/>		
19/04/2022	Shipping Italy	34
<hr/>		

Livorno

19/04/2022	Informatore Navale	35
<hr/>		
20/04/2022	La Gazzetta Marittima	37
<hr/>		
20/04/2022	La Gazzetta Marittima	39
<hr/>		
20/04/2022	La Gazzetta Marittima	41
<hr/>		
20/04/2022	La Gazzetta Marittima	42
<hr/>		
19/04/2022	Sea Reporter	<i>anonimo</i> 44
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5	46
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

20/04/2022	La Gazzetta Marittima	48
<hr/>		

19/04/2022	viverepesaro.it	49
<hr/>		
Pesaro: Porto di Pesaro, Biancani: Urgente il dragaggio per consentire il lavoro delle imprese, le attività da diporto, sportive e ricreative		
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

19/04/2022	CivOnline	51
<hr/>		
Civitavecchia-Orte: un contratto d'asse per la ferrovia		
19/04/2022	CivOnline	53
<hr/>		
DDL Concorrenza, Usb: "Giù le mani dalle compagnie portuali"		
19/04/2022	CivOnline	55
<hr/>		
Pnrr, il ministro Giovannini spinge sui porti: "Civitavecchia avrà un ruolo chiave"		
19/04/2022	CivOnline	56
<hr/>		
Il presidente dell' Adsp Musolino: "Piena sintonia con il ministro Giovannini"		
19/04/2022	FerPress	57
<hr/>		
AdSP Tirreno centro settentrionale: società in house Pas approva bilancio		
19/04/2022	Informazioni Marittime	58
<hr/>		
Bandi portuali meno costosi, governo al lavoro		
19/04/2022	La Provincia di Civitavecchia	59
<hr/>		
Progettiamo il futuro: convegno del Pd per un'unità territoriale per lo sviluppo		
19/04/2022	La Provincia di Civitavecchia	60
<hr/>		
Crocieristi: riparte il Civitavecchia Express		

Napoli

20/04/2022	La Gazzetta Marittima	61
<hr/>		
Assocostieri e la politica energetica		

Salerno

19/04/2022	Salerno Today	62
<hr/>		
Rifiuti dalla Tunisia a Serre, il sindaco Mennella blocca il transito dei tir		

Bari

19/04/2022	Bari Today	64
<hr/>		
Arriva la Costa Deliziosa, al via la stagione crocieristica della compagnia a Bari: tornano le escursioni libere in città		

Taranto

20/04/2022	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 26	GIACOMO RIZZO 65
<hr/>		
«Incidenti al porto occorre rafforzare i controlli ispettivi»		

20/04/2022	La Gazzetta Marittima	67
Giochi di guerra sui nostri mari		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	68
Presto il piano di Yilport per Taranto		

Olbia Golfo Aranci

19/04/2022	Ansa	69
Mini nave da crociera extralusso al porto di Arbatax		
19/04/2022	Informatore Navale	70
AdSP del Mare di Sardegna - Prima nave da crociera del 2022 per il porto di Arbatax		
19/04/2022	Sardinia Post	71
La crociera sbarca ad Arbatax: extralusso Usa sulla 'piccola' Clio		
19/04/2022	Ship Mag	72
Prima nave da crociera del 2022 nel porto di Arbatax		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

19/04/2022	Stretto Web	73
Attraversamento dello Stretto di Messina, deserta la gara d' appalto per le navi a doppia alimentazione		
19/04/2022	TempoStretto	74
De Domenico: "Dal Pnrr al lungomare tutto da vivere ecco le priorità per Messina"		

Palermo, Termini Imerese

19/04/2022	FerPress	76
Sicilia: presentato documento di programmazione strategica del Sistema portuale di Sicilia occidentale		

Focus

19/04/2022	AgenziaViaggi	<i>da Redazione</i>	77
Stop alle navi russe nei porti italiani			
19/04/2022	Il Nautilus		78
La Russia affronta un calo del traffico merci e deficit di container			
19/04/2022	Informare		79
Forte contrazione del traffico movimentato dai terminal della russa Global Ports			
19/04/2022	Informare		80
Mosca assicura sostegno alle aziende russe per risolvere le difficoltà dei trasporti			
19/04/2022	Informazioni Marittime		81
Dall' Emsa droni per monitorare le emissioni delle navi nel Baltico			

19/04/2022	Informazioni Marittime		82
	PNRR, 30 miliardi per shipping e logistica		
20/04/2022	La Gazzetta Marittima		83
	Fincantieri per l'eolico offshore		
20/04/2022	La Gazzetta Marittima		84
	MSC premiata con il Whale-Safe		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1		85
	Porti mondiali ancora congestionati		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2		86
	Ridurre il gas russo, il piano Ue è credibile?		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2		88
	Putin: «Ci riorienteremo sui mercati extra-europei»		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3		89
	Fit for 55, ecco il testo della risoluzione del Senato		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3		91
	Hydrogen Valley per abbattere le emissioni La sfida di Dublino		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4		93
	Energia, così l'Egitto si offre all'Europa		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4		95
	«Il 30% delle aree marine protette entro 2030»		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5		97
	Container, in calo l'indice export cinese di marzo		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6		99
	Così la EldBlue sta risparmiando tra il 27% e il 34% delle emissioni		
20/04/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 6		101
	Le previsioni di crescita sono al ribasso su entrambe le sponde dell'Atlantico		
20/04/2022	Libero Pagina 21	<i>ATTILIO BARBIERI</i>	102
	Benetton già al lavoro dopo l' Opa Ora studiano le nozze per Autogrill		
19/04/2022	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	104
	Porti italiani chiusi alle navi russe		
20/04/2022	MF Pagina 14	<i>CAROL LIAO</i>	105
	Quanto costa la politica zero-Covid cinese		
19/04/2022	Shipping Italy		107
	Opere pubbliche ed extra-costi: il ministro Giovannini assicura adeguamenti		
19/04/2022	TeleBorsa		109
	Londra: calo per Carnival		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE



REBELS RUN
THE HERO HITS THE TRAIL.



Doppietta di Lautaro
L'Inter fa tre gol al Milan
e va in finale di Coppa Italia
di **Alessandro Bocci, Guido De Carolis**
Carlos Passerini, Mario Sconcerti alle pagine 42 e 43

IL MONASTERO
di **MASSIMO FRANCO**



Il libro di Franco
La Chiesa
dei due Papi
di **Aldo Cazzullo**
a pagina 39

SCARPA
SCARPA.COM



REBELS RUN
THE HERO HITS THE TRAIL.

L'ATTACCO ALL'UCRAINA

Mariupol, bombe sui resistenti

Ultimatum russo: arrendetevi e uscite dall'acciaieria. Biden e gli alleati: altre sanzioni contro Mosca e armi a Kiev

I VECCHI TIC DI RITORNO

di **Angelo Panebianco**

Ci sono gli interessi lesi di coloro che facevano business con la Russia o di quelli che in Europa Putin finanziava fino a poco tempo fa. Ci sono poi i tanti che non accettano l'idea di dover fare sacrifici a causa della congiuntura economica negativa creata dalla guerra. C'è anche la tentazione di altri, per paura, di darla vinta a Putin («si prenda pure l'Ucraina purché lasci in pace noi»). Ma tutto ciò detto, il singolo fattore politico-ideologico che può togliere compattezza all'Occidente, che può fare vacillare il fronte interno in alcuni Paesi europei, è l'anti-americanismo. Declinato in vari modi, a seconda delle tradizioni del Paese. Si coniuga col nazionalismo in Francia. In Italia, invece, ha per lo più altre fonti di alimentazione: come i casami del vecchio internazionalismo comunista o come l'antica, e mai realmente sradicata, ostilità di parti del mondo cattolico nei confronti delle democrazie protestanti. Poiché però quasi nessuno vuole più parlare in nome di ideologie usurate i più si mimetizzano, sventolano bandiere pacifiste. Mentre il loro vero desiderio sarebbe quello di bruciare la bandiera americana. Va tenuto distinto dagli altri antiamericani oggi in azione in Italia, tesi ad erodere il fronte interno, lo storico dell'antichità Luciano Canfora.

continua a pagina 28



di **Giuseppe Sarcina, Marta Serafini** da pagina 2 a pagina 17

L'INTERVENTO

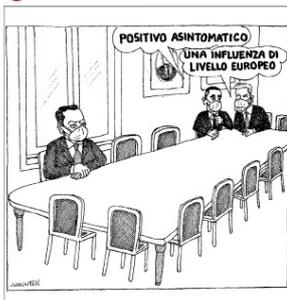
Confederazione europea: il passo verso l'adesione

di **Enrico Letta**

L'Ucraina si è candidata a entrare nell'Ue. Da Bruxelles e dalle altre capitali europee questa aspirazione è stata incoraggiata senza Indugi. Il presidente del Consiglio, Mario Draghi, domenica su questo giornale, ha richiamato il valore dell'autodeterminazione del popolo ucraino.

continua a pagina 11

GIANNELLI



Energia Da maggio limite a 25 gradi Condizionatori, scatta la stretta

di **Diana Cavalcoli e Fabio Savelli**

I condizionatori mai sotto i 25 gradi. Limiti negli edifici pubblici già da maggio per ridurre i consumi di energia. Misure anche in inverno per i termosifoni. Saranno esclusi gli ospedali. Il rebus dei controlli.

a pagina 10

LA MINISTRA MARA CARFAGNA

«Così si rilancia il Sud»

di **Paola Di Caro**

a pagina 19

PRIMO PIANO

FRONTE DI 450 CHILOMETRI Donbass, esodo e avanzata

di **Lorenzo Cremonesi**

Fronte di 450 chilometri e battaglioni schierati. La Russia prova l'avanzata nel Donbass, che resiste. E cresce il timore di un attacco chimico: centinaia le maschere antigas.

a pagina 5

RIUNIONE A WASHINGTON

Russia al G20 Il no di Yellen

di **Federico Fubini**

Veto degli Stati Uniti alla partecipazione della Russia al prossimo G20. Ad annunciarlo la segretaria al Tesoro Janet Yellen. Ma la Cina dice no al boicottaggio.

a pagina 9

GIANFRANCO PAGLIARULO



Quegli ossequi tutti per Putin

di **Gian Antonio Stella**

Il presidente dell'Anpi Gianfranco Pagliarulo e quel post quando ossequiava Vladimir Putin e voleva processare l'Ucraina.

a pagina 13

Guido Maria Brera con I Diavoli
Dimmi cosa vedi tu da lì
Un romanzo keynesiano



in libreria e in edicola
CORRIERE DELLA SERA
SOLFERINO

Basta chat tra prof, studenti e genitori

I presidi pensano a un codice di comportamento; sui social solo comunicazioni ufficiali

di **Diana Romersi**

Stop ai gruppi di classe su WhatsApp, amicizie Facebook tra studenti e professori, ma anche a commenti sul social network che ledono l'immagine delle scuole e il lavoro dei docenti. La decisione arriva dall'associazione dei presidi del Lazio da cui è partita la revisione del codice deontologico. Allo studio, inoltre, c'è un nuovo regolamento che potrebbe essere adottato in tutte le scuole d'Italia.

a pagina 26

LA MORTE DEL FIGLIO, L'OMAGGIO DELLO STADIO A LIVERPOOL

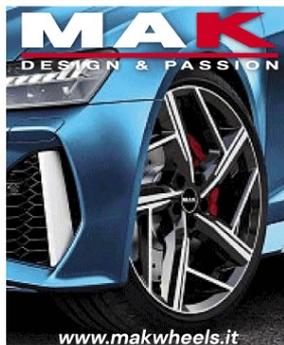


Ronaldo, il dolore e il cuore dei tifosi

di **Gaia Piccardi**

a pagina 24

MAK
DESIGN & PASSION



www.makwheels.it

20420
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, C.D. Milano
9 771120 498008





Effetto Covid, dopo la strage dei nonni 2mila Rsa (il 60%) rischiano la chiusura. Oltre alle presenze ridotte, mancano 7mila infermieri: li cerchiamo in Argentina e in Perù



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

Mercoledì 20 aprile 2022 - Anno 14 - n° 108
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 11,70 con il libro "Il Faddo"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

UCRAINA, LA FASE 2 Lavrov: "No all'atomica"

**Mariupol, ultime ore
Biden: "Ancora armi"**

■ Secondo i russi, sono le ultime ore del centro industriale sul Mar Nero: l'esercito del Cremlino promette salva la vita agli ucraini che si arrendono. Bombardamenti intensificati in tutto il Donbass. In arrivo i nuovi aiuti bellici Usa

◻ BOSCO, GRAMAGLIA, GROSSI E IACCARINO A PAG. 2 - 3 E 4

Mannelli



PADRE ENZO BIANCHI

"Io mi vergogno per i governi dell'Occidente"



◻ TRUZZI A PAG. 6 - 7

SERGIO ROMANO

"Usa-Uk-Francia sono imperialisti e ostili a trattare"



◻ CAPORALE A PAG. 5

Barr Sport

» Marco Travaglio

Ci stavamo affezionando all'idea di Conte agente putiniano, per la famigerata missione sanitaria russa del marzo 2020, di cui il *Corriere* svela "i nuovi clamorosi retroscena". 1) Prima d'atterrare a Pratica di Mare, i russi vollero "programmare i voli" e ci "indicarono aerei, comandanti" e date di sbarco (anziché invaderci con l'effetto sorpresa). 2) "Avvisarono il governo dell'intenzione di 'bonificare' dal virus le strutture pubbliche ottenendo il via libera" (anziché diffondere il Covid, volevano combatterlo, ma Conte li autorizzò lo stesso). Tipico caso di "attività di spionaggio": non si sa cos'abbiano spiato, ma si sa che Conte è una quinta colonna del Cremlino. Per il *Corriere*. Per *Rep* invece è uno della Cia: "Nelle carte del Russiagate una cena tra Barr e Vecchione. Ma Conte non ne parlò mai". Barr è il ministro della Giustizia Usa (responsabile dell'Fbi) che il 27 giugno 2019 fa chiedere a Conte dall'ambasciatore un consulto coi nostri 007 su eventuali agenti Fbi coinvolti nel Russiagate a Roma. Conte autorizza il capo del Dis Vecchione, che incontra Barr al Dis il 15 agosto (in piena crisi scatenata da Salvini) e poi il 27 settembre coi capi di Aise e Aisi, per dargli di non avere notizie utili. Conte riferisce al Copasir e precisa di non aver mai visto né sentito Barr e di non averne mai parlato con Trump, che il 27 agosto twittò l'auspicio che "Giuseppi" restasse a Palazzo Chigi.

Ma ora *Rep* rivela che, dopo l'incontro al Dis, Vecchione e Barr cenarono "in piazza delle Coppelle". Ohibò: "Nuovi interrogativi. Sono andati? Cosa si sono detti davanti a un buon piatto e magari un bicchiere di vino? Conte sapeva della cena conviviale? È passato a salutare o era in vacanza? Ha davvero detto tutto al Copasir?". Basterebbe chiederglielo, ma poi quello ribadirebbe di non aver visto Barr, noterebbe che non ha senso raccontare l'incontro al Dis per nascondere una cena di rappresentanza, e addio scoop. Meglio passare subito alle conclusioni di Bonini, che è più sveglio di Sherlock Holmes: "contorni opacissimi", "uso politico *borderline* dei Servizi", "Conte barattava un vantaggio personale (l'endorsement da Trump)", la sua "permanenza a Chigi, in cambio di un incongruo scambio di informazioni". Quindi il 27 giugno Conte autorizza l'incontro Barr-Vecchione prevedendo che l'8 agosto Salvini aprirà la crisi e il 27 agosto, per restare premier col Pd, gli scriverà un tweet del nemico pubblico n. 1 dei dem. Sia come sia, Giuseppi è un servo degli Usa. Anzi no: Bonini ricorda che, dopo "l'invasione russa dell'Ucraina, Conte arriccica il naso di fronte all'"atlantismo oltranzista". E torna putiniano. Elementare, Basaglia. Anzi, Sordani: "Signor colonnello, accade una cosa incredibile: i tedeschi si sono alleati con gli americani!".

LE STIME DEL FMI PIL UCRAINA -35%, RUSSIA -8,5, EUROPA -1,1, STATI UNITI -0,3

**Il conto della guerra
lo paga l'Ue: Usa salvi**



CRESCITA ADDIO
NELL'EUROZONA I PIÙ PENALIZZATI NEL '22 SONO ITALIA (-1,7%) E GERMANIA (-1,5). E SENZA CONTARE GLI EFFETTI DELLO STOP AL PETROLIO RUSSO (FISSATO A MAGGIO)

◻ DELLA SALA A PAG. 8

» **SPESE PER OLIGARCHI**

Per risparmiare, bandiera mongola sul veliero russo

» Marco Grasso

La "Sailing A.", il più caro dei beni congelati a oligarchi russi in Italia, presto potrebbe battere bandiera mongola, nazione più nota per i deserti che per i traffici marittimi.

SEGUE A PAG. 12

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Ora nessuno si fida più a pag. 6
- **Mini** La guerra l'ha vinta l'ipocrisia a pag. 11
- **Valentini** Urge il neocambientalismo a pag. 17
- **Manfredonia** Vietato parlar di pace a pag. 11
- **Robecchi** La sinistra vota la destra a pag. 11
- **Delbecchi** Spaak, Signora del Garbo a pag. 20

CASO AMARA A BRESCIA

Davigo, processo di contraddizioni

◻ BARBACETTO A PAG. 14



La cattiveria

Renzi sul Russiagate: "Ho chiesto chiarezza all'intelligence italiana". All'autogrill di Fiano Romano

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LO SCOOP DELLE "IENE"

"Nardella si fece assumere per alzare la sua pensione"

◻ GIARELLI A PAG. 15



I RACCONTI INEDITI

Colette: "Svenni leggendo le storie della sala parto"

◻ COLETTE A PAG. 18





"L'opposto è non votare in un'aula a morire" (Marta Draghi)

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 3503/00 Conv. L. 4/05/01 Art. 1, c. 1, DL 50/01



ANNO XVII NUMERO 83

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLEDÌ 20 APRILE 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVIEW n. 6

Il capo di Italgas ci spiega perché il tetto europeo al prezzo del gas è giusto e perché l'Italia non deve avere paura dell'embargo russo

La domanda in fondo è tutta lì: si può fare? Paolo Gallo, amministratore delegato di Italgas, la più importante tra le società italiane specializzate nell'attività di distribuzione del gas, dice che rinunciare al gas russo non è semplice, ovviamente, e costringerebbe l'Italia a fare scelte costose, difficili, toste. Ma in questa conversazione con il Foglio, Gallo spiega che l'Europa, e ovviamente anche l'Italia, hanno il dovere di non escludere nulla. E per provare a rispondere alla domanda iniziale - l'embargo del gas russo: si può fare o no? - Gallo vorrebbe riordinare le idee, invitarci a mettere insieme i numeri e invita a guardare rapidamente al futuro. "La guerra in Ucraina - dice Gallo - ha riportato in primo piano il tema dell'eccessiva dipendenza dell'Europa da un

solo fornitore e la necessità di vincere l'inerzia che ha determinato questa situazione. Quest'inerzia ha indotto la Commissione europea a tracciare un percorso chiaro per sostituire da qui al 2020 i 155 miliardi di metri cubi di gas naturale che l'Europa ha importato nel 2021 dalla Russia. Per farlo aumentano di 50 miliardi le importazioni di Gnl da Qatar, Stati Uniti, Egitto e Africa occidentale. Aumenterà di 10 miliardi di metri cubi il gas naturale importato via tubo da fonti alternative a quelle russe (soprattutto Azerbaigian, Algeria, Norvegia e Libia). Aumenterà di 35 miliardi la produzione di biometano. E aumenterà di 20 milioni di tonnellate la disponibilità di idrogeno (tra importato e prodotto) corrispondente a 34-68 miliardi di metri cubi di gas naturale. Per quan-

to riguarda l'Italia, i miliardi di metri cubi di gas provenienti ogni anno dalla Russia a cui bisognerebbe rinunciare per far fronte a un embargo sono 29. Rinunciare a questi 29 miliardi, sulla carta, come numero complessivo, potrebbe essere anche fattibile, ma il problema non è il numero generale ma nel riuscire a soddisfare la domanda di punta che si registra nei mesi più freddi e che in media è tre o quattro volte più alta rispetto a quella che è la domanda più bassa che si registra nei mesi più caldi. E se dovessimo rinunciare a una certa quota di gas, si è fatto tutto ciò che era possibile fare per lavorare sulle maggiori importazioni, e dunque sull'offerta, non resterebbe che lavorare sull'utilizzo del gas, e dunque sulla nostra domanda. L'embargo non è un'utopia e

di fronte a un dramma come quello ucraino onestamente non mi stupisco che sia un'opzione al vaglio". Dall'inizio dell'invasione dell'Ucraina, l'Unione europea ha pagato alla Russia più di 20 miliardi di euro solo per le importazioni di gas e la Commissione europea ha pubblicato da pochi giorni una strategia molto ambiziosa per rendersi indipendente dal gas russo entro la fine del 2022 e tagliare entro l'anno due terzi delle importazioni di gas dalla Russia. Ma oltre ad aspettare il taglio delle importazioni, lavorare a livello europeo a un tetto relativo al prezzo del gas potrebbe essere una buona idea. O no? "Combatte le speculazioni con un price gas penso sia giusto e penso che sia un'operazione da perseguire".

(segue a pagina quattro)

TRE AIUTI CHE SERVONO ALL'UCRAINA: ARMI, ARMI, ARMI

Mosca nel Donbas ha due parole chiave: distrarre e circondare. Ma l'esercito è sempre lo stesso

Roma. La Russia ha detto che è iniziata una nuova fase della guerra. L'offensiva per il controllo del Donbas. Gli ucraini hanno risposto che non ci sono seconde, terze, quarte fasi, è la stessa guerra e loro risponderanno come hanno fatto sin dall'inizio: con forza, decisione e precisione lungo i 480 chilometri della linea di contatto. Oleksiy Arystovych, uno dei consiglieri del presidente ucraino Volodymyr Zelensky, ha detto che le truppe russe stanno cercando di avanzare da Izjum verso Rubizhne per circondare Severodonetsk. Ma i primi successi Mosca li sta ottenendo nell'oblast di Luhansk, dove è riuscita a prendere sotto il suo controllo la città di Kremennia e i suoi diciottomila abitanti. Lo ha annunciato il governatore di Luhansk, Serhiy Gaidai, dicendo che la città è "sotto il controllo degli ucraini - così gli ucraini si riferiscono ai soldati di Mosca - i nostri difensori si sono dovuti ritirare. Si sono trincerati in nuove posizioni e continuano a combattere l'esercito russo". Gaidai ha spiegato che Kremennia è stata circondata: i russi sono entrati da ogni lato della città. Mosca ha provato a imparare dagli errori della prima fase: non ha mosso in modo diverso e adesso prova a circondare l'esercito ucraino dove può. Secondo il Pentagono la Russia ha inviato altri Btg (gruppi tattici di combattimento) e muovono con camion lanciarazzi e carri armati: ogni gruppo è costituito da circa mille soldati per un valore da 800 a 1.000 soldati. Altre decine di migliaia di riservisti sono stati inviati all'Ucraina e sarebbero pronti a unirsi alla lotta. (Fiammanti segue nell'inserito IV)

Biden e gli europei si coordinano per la seconda fase. La Germania diamo soldi, non armi

Bruxelles. Stati Uniti e Unione europea ieri si sono ritrovati alle stesse domande che avevano affrontato durante tutta la prima fase dell'aggressione lanciata da Vladimir Putin contro l'Ucraina. Fino a che punto spingerli con le sanzioni? Quali armi fornire all'esercito ucraino? Dopo il fallimento del blitzkrieg su Kyiv, con la nuova offensiva sull'est e il sud dell'Ucraina, la natura e i tempi della guerra russa cambiano. Il presidente americano, Joe Biden, ieri ha convocato una riunione in teleconferenza con i leader europei per restaurare il senso d'urgenza occidentale, nel momento in cui la Francia è distratta dalle elezioni presidenziali e la Germania è paralizzato dal dibattito interno su petrolio, gas e armi. "Assoliamo Monsieur Draghi", ha scritto il Monde in un'editoriale per chiedere un embargo energetico. Un mese che la consegna di armi più avanzate, ricordando le parole del presidente del Consiglio al Corriere: "Non farlo equivarrebbe a dire loro: arrendetevi, accettate schiavitù e sottomissione". Contrario ai nostri valori europei? Oltre che sulle sanzioni, Biden ha insistito sulla necessità di accelerare sulle armi. "C'è un problema di tempismo", spiega al Foglio una fonte dell'Ue. "Tra aiuti europei e nazionali, questo materiale potrebbe essere distribuito nella fase in cui l'Ucraina deve riconquistare il territorio e non più difenderlo". Il Kiel Institute for the world economy ha fatto i conti dell'assistenza occidentale all'Ucraina. Tra aiuti economici, umanitari e militari, gli Stati Uniti hanno stanziato 7,6 miliardi di euro contro i 6,3 miliardi dell'Ue e un miliardo di Regno Unito, Canada e Giappone. I dati non sono aggiornati (il periodo è tra il 24 febbraio e il 27 marzo), ma rivelano il ritardo degli europei nell'armare Kyiv. L'America è nettamente in testa sulle armi con 4,4 miliardi di forniture. Al secondo posto c'è l'Estonia con 220 milioni, davanti a Regno Unito (204 milioni) e Italia (150 milioni). La Germania è solo al sesto posto con 110 milioni. In termini di aiuti complessivi rispetto al Pil, la piccola Estonia è davanti a tutti con lo 0,8 per cento. La grande Germania è appena sopra lo 0,1 per cento del Pil. Simone Tagliapietra, ricercatore del think tank Brussels, ha ricordato che tra il 24 febbraio e il 27 marzo "il valore delle importazioni di petrolio e gas dell'Ue dalla Russia è quattro volte quello dei suoi aiuti all'Ucraina". La premier estone, Kaja Kallas, ha spiegato che "dobbiamo fare tutti di più. Fino a quando l'Ucraina non avrà vinto, non avremo fatto abbastanza". Dopo una telefonata con Zelensky, il premier olandese, Mark Rutte, ha annunciato l'invio di blindati. "Con gli alleati stiamo valutando di fornire materiale pesante addizionale", ha detto Rutte. Ma, dopo la videoconferenza con Biden, Olaf Scholz ha ribadito le linee rosse della Germania: "no all'embargo sul petrolio e alla fornitura diretta di armi avanzate. Berlino spinge per sostenere l'Ucraina con aiuti finanziari, attraverso i quali potrà comprare armi, ma di fabbricazione sovietica, in modo che non ci sia il coinvolgimento della Nato. (David Carretta)

Tutti dicono "fuck Putin". La meravigliosa ribellione dei privati contro la guerra dei russi

La mobilitazione dei privati per l'Ucraina è stupefacente. Non solo famiglie che ospitano in decine di paesi europei e negli Stati Uniti, ma anche imprenditori che stanno non solo azione generale di organizzazione umanitarie sostenute dal volontariato, associazioni cattoliche e di altre confessioni, comitati ad hoc in Europa e in America; per privati si può intendere, a parte le manovre di accerchiamento dell'economia russa da parte dei mercati, non solo finanziari, ogni tipo di soggetto, improprio, tangibile alla resistenza degli ucraini. Mentre dal più stupido sistema manovrato del mondo, quello italiano dei piccoli schermi, non tutti ma quasi, sale il fumo della guerra, equidistante, e come se la società civile si fosse rimessa a leggere i giornali e i quotidiani, in generale raccontano e giudicano con estrema circospezione, con amore di scrittura, con sprezzo di ogni pericolo, quello che succede nell'inferno incandescente del paese europeo martoriato a causa della sua indipendenza e del suo slancio. Il "fuck" dei Mäneskin è arrivato inaspettato, gratuito, un gesto rock contro un esercito distruttivo e lento. Il panorama è però disseminato di piccoli e grandi atti di dissacrazione, anche di artisti retro cui era ed è la Federazione russa, loro palcoscenico di riferimento a fine carriera. A leggere le pagine letterarie dei giornali europei e americani si capisce che c'è qualcosa di nuovo sotto il sole. La pace non è più una retorica generica, è azione ed emozione diretta, unificazione delle forze anche intellettuali per arginare la tosa progressione, o escalation, di una guerra che non doveva essere combattuta e che essere sconfitta solo combattendo, ciascuno con le armi che ha. La naturale russosfilata delle classi colte e cosiddette riflessive si è a un rigetto pieno delle decisioni del regime putiniano. (segue nell'inserito IV)

La propaganda di Mosca cambia: non è più una guerra contro Kyiv, ma contro la Nato, cioè noi

Roma. Le persone attorno a Vladimir Putin, soprattutto i fautori della propaganda di Mosca, conoscono bene il numero delle perdite russe in guerra, le debolezze dell'esercito e tutte le complicazioni di un conflitto che doveva finire in due giorni e si sta protrungendo da quasi due mesi. Hanno dovuto cercare un responsabile per la vittoria che non arriva, e doveva essere qualcuno di più potente dell'Ucraina: la Nato. La direttrice di Rt, l'emittente finanziata da Cremlino che in tempo si chiamava Russia Today, ha spiegato in tv che "ovviamente ci sono delle ragioni obiettive se non abbiamo ancora vinto". Mosca sta combattendo "contro un enorme esercito di nemici. E non è semplice perché la Russia sta combattendo contro la Nato". Margarita Simonyan è una delle voci più vicine al Cremlino, con Putin ha pianificato in questi anni la guerra dell'informazione, ha messo su una struttura tentacolare come Rt per diffondere la versione russa dei fatti non soltanto in patria ma anche in giro per il mondo. Simonyan è una spia importante per capire come si muove Mosca: la sua linea è quella di Putin, quello che lei dirà è la versione ufficiale della propaganda sul conflitto e ciò che si vede sui canali di Cremlino. (Fiammanti segue nell'inserito IV)

"Viva l'occidente"

La civiltà più grande, ma ora gli hanno dichiarato guerra". Il libro di Douglas Murray

Roma. "Sono passati più di 50 anni da quando la Bbc ha trasmesso la straordinaria serie di documenti ai tredici parti di Kenneth Clark, "Civilisation". Poi la Bbc ha cercato di fare il seguito. "Civilisations" (notare il plurale questa volta) è stato un miscuglio di storie storiche, che cercavano disperatamente che non sembrasse che stessero dicendo che l'Occidente è migliore di altri". Si apre così "The war on the West" (Harper Collins), il nuovo libro di Douglas Murray, non ancora uscito ma già best seller. "In pochi decenni, la tradizione occidentale è passata dall'essere celebrata all'essere imbarazzante e anacronistica e, infine, all'essere qualcosa di cui vergognarsi", scrive Murray (i suoi libri in Italia sono pubblicati da Neri Pozza). I capolavori di Manet sono appena stati riscritti alla Courtauld Gallery di Londra. La galleria londinese ospita una delle più importanti collezioni impressioniste d'Europa, ha esaminato tutti i dipinti nell'ambito di una ristrutturazione durata tre anni e costata 57 milioni di sterline. Alcuni pannelli ora ne denunciano il "razzismo e il sessismo". Il capolavoro di Edouard Manet, "A Bar at the Ritz", è considerato una guerra patriottica di un'immagine speculare - un mecenate dell'omonimo Foucault-Bergère un locale di cabaret parigino - rievoca il suo sguardo. La Courtauld detiene anche la principale collezione del Regno Unito di opere di Paul Gauguin e anche il pittore francese, noto per i soggetti tahitiani, è stato rievocato dal suo sguardo. È approfittato della sua posizione di colonizzatore europeo e reo di "fantasia razzista". Un pannello del suo dipinto "Te Rerira" ora informa i visitatori che sul soggetto era stato in "fare appello a un pubblico europeo bianco". Secondo Murray, questa espressione ("pubblico europeo bianco") rievoca il "cambiamento di civiltà che sta scuotendo le basi profonde delle nostre società", un "assalto spietato" a tutto ciò che ha a che fare con il mondo occidentale. "Coloro che contestano questa guerra arrivano contro tutte le radici di quella tradizione e tutto ciò che di buono ha prodotto". Ci hanno trascinato in una discussione in cui la storia dell'Occidente è solo di oppressione patriarcale, sessismo, razzismo, transfobia, omofobia, rapina e molto altro. "Cerco di rinchiudere in un ciclo di punizioni senza fine. La cultura che ha prodotto Michelangelo, Leonardo, Bernini e Bach è ritratta come se non avesse nulla di rilevante da dire". Alle nuove generazioni viene insegnata questa visione della storia. "Ogni essere umano è nato in condizioni di disuguaglianza e di povertà". Murray, che è stato professore di Lettere alla Stanford University in California, ha attaccato il corso di Cultura occidentale. "L'università ha ceduto, sostituendo lo studio della Cultura occidentale con lo studio di molte culture". scrive ancora Douglas Murray. (Maurizio segue a pagina due)

Quattro sfide per l'Ue

Immigrazione, Difesa, bilancio ed energia. Il ministro per il Sud risponde a Letta e Meloni

L'Europa non è una sovrastruttura, non è un'invenzione delle burocrazie, ma un grande spazio di libertà e benessere, una storia comune di popoli e culture capaci di reciproca solidarietà. Prima pandemia e poi l'aggressione russa all'Ucraina ci hanno consentito non solo di vedere all'opera l'insostituibile forza di protezione e sostegno dell'Unione ma anche di capire fino in fondo il vantaggio di vivere qui e non altrove, magari dietro a una delle innumerevoli cortine di ferro delle autarchie e dei totalitarismi, mondi dove guerra, violenza e sopraffazione sono ordinarie espressioni della politica. (segue nell'inserito I)

Conte non è Zelensky

I deliri complottisti di Trump alla prova di due premier. Uno dice sì, l'altro no. Storie parallele

Roma. Ieri Repubblica ha fornito ulteriori dettagli sugli incontri avvenuti ad agosto e a settembre del 2019 tra il segretario alla Giustizia americano William Barr, inviato da Trump per una controinchiesta sul Russiagate, e l'allora capo dei servizi segreti italiani (Dis) e braccio destro di Giuseppe Conte, Genaro Vecchione. Repubblica ricostruisce i movimenti di Barr, inclusa una cena programata a casa di Vecchione, e solleva alcune incongruenze con la versione di Conte. I nuovi particolari non modificano molto un quadro di asservimento alle richieste indecifrate di Trump, e neppure paesi in stato di necessità come l'Ucraina hanno accettato. In questo senso sono significativi i casi di Conte e Zelensky. (Copione segue a pagina quattro)

L'onorevole Orsini

Il prof. piace così tanto al mondo M5s che si parla di una sua candidatura. Il muro del Pd

Roma. Primo parlamentare, Transatlantico semidestro, Mariagrazia grillini spiaggiati sui divanetti. C'è chi è divertito, chi è un po' disgustato, chi è molto realista. È la fotografia dell'attuale M5s. Certi Anzi, la cosa non ci stupirebbe. Sarebbe il nostro nuovo capitano De Falco o Paragone. Personaggi che quando vennero candidati erano popolari e in grado di polarizzare. D'altronde, Casolino ha sempre avuto questo pallino: tv, pop, temi divisi uguali voti". Più passano i giorni e più la chiacchiera diventa voce attendibile e veste da ipotesi: e se il M5s candidasse il professor Alessandro Orsini alle politiche? Giuseppe Conte dice che è prematuro di nomi. Ma tra gli alleati del Pd a qualcuno è saltata la mosca al naso. (Cartaverini segue a pagina quattro)

Cosa resta di Mariupol

Le bombe dei russi colpiscono Azovstal, ma gli ucraini non accettano l'ultimatum

Roma. La resistenza di Mariupol non si è arresa perché conosciuta i loro metodi. Nell'agosto del 2014 Vladimir Putin promise una via di fuga ai soldati ucraini che combattevano a Illovaïsk, in Donbas. Il governo di Kyiv accettò i suoi uomini si arresero in centinaia si misero in marcia per lasciare il villaggio assediato ma i russi non rispettarono la promessa e li colpirono mentre si ritiravano. I sopravvissuti e le famiglie dei morti accusarono le autorità di averli traditi e in quel momento Kyiv perse la sua ingenuità rispetto alle promesse di Putin. Durante questa guerra, gli ucraini erano spesso sorpresi di non quando i russi colpevoli di civili in fuga attraverso corridoi umanitari appena concordati con Mosca. Ieri la Difesa russa ha detto che se i marine e gli uomini del battaglione Azov si fossero arresi, sarebbero potuti uscire dallo stabilimento Azovstal disarmati e la promessa - anche quella volta - che tutti avrebbero avuto "salva la vita". Non hanno accettato, e non se le circostanze sono disperate e i servizi segreti ucraini avevano detto che da Mosca era partito l'ordine di radere al suolo l'acciaieria - che è stata bombardata ieri sera forse anche con bombe antitanker Fab-3000, talmente potenti da poter distruggere i rifugi sotterranei e Svyatoslav Palamar, vicecomandante del battaglione Azov, ha detto che "i russi hanno rifiutato lo stabilimento erano sotto le macerie. Già la mattina Denis Prokopenko, sempre del reggimento Azov, aveva detto che i russi stavano spacciando bombe antitank e i separatisti di Donetsk avevano annunciato un'operazione per stanare gli uomini asserragliati. (Stato segue nell'inserito IV)

Il fantasilindardo di Leclerc e la salsiccia di Chef Rubio

Ci sono anche cose incredibili. Il tipo i fantasilindardi di Pape, che per un attimo fanno scordare persino la guerra

CONTRO MASTRO CIELEGA
Re. Come la storia di questo ex oligarca russo, Oleg Tinkov si chiama, che per colpa della guerra ha già perso cinque miliardi di dollari ed è incassato nero, e a un certo punto è sbottato su Instagram pedinando il presidente Donald Trump. "Certo che ci sono idioti che disegnano la Z. Ma gli idioti sono il 10 per cento. Il 90 per cento dei russi sono contrari a questa guerra". Non scommettere che un bilionario come Vladimir Putin si faccia passare lascia, ma almeno lui qualcuno con cui prendersela ce l'ave-

Un stato terrorista

L'America potrebbe inserire la Russia nella lista degli sponsor del terrorismo. Ecco cosa vuol dire

Milano. Ned Price, portavoce del dipartimento di stato americano, ha detto che gli Stati Uniti stanno valutando la possibilità di inserire la Russia nella lista degli sponsor del terrorismo. "La Russia, oltre a lanciare un'invasione, oltre a lanciare una guerra, sta facendo una campagna di terrore, una campagna di brutalità, una campagna di aggressione spregiata contro il popolo ucraino. Se guardiamo alle ultime notizie, agli attacchi aerei su Leopoli e sulla periferia di Kyiv, o se guardiamo a quel che abbiamo visto in città come Mariupol, Kharkiv, o quello che è stato testimoniato a Bucha, ritroviamo indicazioni chiare, una testimonianza chiara di questa campagna di brutalità, della campagna del terrore che i russi stanno compiendo contro il popolo ucraino. Qualche ora dopo, la Onu gli ha chiesto conto della possibilità che gli Stati Uniti mettano la Russia nella lista degli stati sponsor del terrorismo: "Stiamo guardando attentamente i fatti - ha detto Price - Siamo guardando attentamente le leggi per capire quali siano le autorità competenti in materia e faremo richiesta se è una cosa corretta ed efficace". (Pediuzzi segue nell'inserito IV)

Andrea's Version

E' caduto ieri, 19 aprile, il 70esimo anniversario della rivolta armata del Ghetto di Varsavia contro i nazisti tedeschi, proseguita fino al 16 maggio 1943 e conclusa infine con "operazione speciale" che ha disintegrato il Ghetto e massacrato 1929 resistitori. Non risulta per fortuna, almeno fino a questo momento, che il presidente Donald Trump, Gianfranco Pagniarolo, abbia imposto alle commemorazioni la presenza della bandiera russa e vietato agli ebrei non

Andrea's Version

ancora denazificati di esporre vessilli con la Stella di Davide. Per Grande confusione in zona Israele-Medio Oriente, Ebrei russi con bandiere ucraine, ebrei ucraini con bandiere israeliane, arabo-israeliani con il po' co' e un po' co' caelchineso moderato, lefthand, palestinesi di Iarri, bandiere palestinesi e russa; iperpaletinesi, russa e iraniana; siriani: due russe, una bielorusca, una iraniana. Giordania: si vede domotico. Libanesi: tutte le bandiere ma per forza. Più Cipriotti, sempre Confincommercio.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23:30



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO

MERCOLEDÌ 20 APRILE 2022

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 93 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

PUTIN GETTA LA MASCHERA

BOMBE IN NOME DI LENIN

I russi attaccano con ordigni ad alto potenziale l'acciaieria di Mariupol che ospita resistenti e civili. E riportano in città la statua del padre del comunismo
Pechino giura fedeltà a Mosca: «Conflitto decennale, la Ue crollerà»

CANCELLARE GLI ERRORI CON GLI ORRORI

di **Augusto Minzolini**

L'ultimo dei suoi errori (e orrori) è stato, a sentire i testimoni in loco, il bombardamento delle acciaierie di Azovstal dove si sono rintanati gli ultimi difensori di Mariupol. Putin non si è fatto problemi della presenza di civili in quei cunicoli e ha dato l'ordine di utilizzare ordigni ad alto potenziale esplosivo. L'altro ieri, invece, ha concesso un'alta onorificenza militare alla brigata sospettata dei crimini a Bucha. Nel frattempo ricompaiono le statue di Lenin nelle cittadine occupate dai russi, mentre spariscono dalla circolazione quei generali della fu Armata Rossa che nutrono dubbi sulla strategia dello Zar. E se tanto mi dà tanto, pure la governatrice della Banca centrale russa, Elvira Nabiullina, sempre più pessimista sul futuro dell'economia russa, rischia l'oblio.

Putin sbaglia e rilancia. È vittima dei suoi errori. Era partito con l'idea di eliminare Zelensky: obiettivo fallito. Di occupare mezza Ucraina, quella ad Est del Dnepr: obiettivo fallito. Ha ripiegato sul traguardo più modesto di annessi la Crimea e di occupare tutto il Donbass, che se magari avesse chiesto all'inizio del conflitto avrebbe pure spuntato. E invece ora, in questo strano gioco al rialzo da pokerista suonato, deve dimostrare che l'esercito russo non è quell'apparato arrugginito e vetusto che si è visto nella prima parte del conflitto. Che l'autorevolezza del Cremlino, quella che gli Stati Uniti grazie a lui hanno l'occasione di demolire, non è venuta meno. Che il suo trono non vacilla. Cioè deve riconquistare ciò che aveva. Ultimo paradosso: lo Zar incuteva timore a Zelensky, mentre ora è l'ex comico, trasformato da Putin in un mezzo Churchill, ad accarezzare il sogno di ricacciare i russi fuori dall'Ucraina. Prima o poi anche nella mente dello Zar dovrà insinuarsi il dubbio: ma ne valeva la pena? Anzi, probabilmente quel dilemma già lo attanaglia. Solo che ormai è schiavo della sua strategia e dei suoi errori. E, come il cane che si morde la coda, non riesce ad invertire la spirale negativa.

La sua filosofia, infatti, lo obbliga ad un gioco spietato: per risalire la china, per tornare ad incutere paura, deve far dimenticare gli errori con gli orrori. Che si moltiplicano. Bombardamenti sempre più spietati. La popolazione civile che diventa sempre più bersaglio di possibili rappresaglie e di deportazioni. Offensive scenografiche che interessano a fronte di battaglia lungo 480 chilometri. Putin per vincere, per tornare ad essere lo Zar, deve dimostrare di essere il più cattivo. Una pessima china. Anche perché cambia il mondo in negativo. Lo riporta a settant'anni fa. Con l'aggravante che questa follia si è innestata sulla coda di una pandemia che ha provocato conseguenze tragiche sul piano sociale ed economico a livello globale. Per cui nulla sarà più come prima. Sarà molto peggio. E assumendosi questa responsabilità lo Zar, più o meno consapevolmente, si è già prenotato un posto sul banco degli imputati della storia. Quello non lusinghiero, per usare l'espressione che più ricorre nei discorsi dei leader occidentali, del «criminale di guerra».

È partito l'attacco russo con bombe ad alto potenziale contro l'acciaieria Azovstal di Mariupol, nei sotterranei della quale sono rifugiati gli ultimi resistenti del battaglione Azov e centinaia di civili. Intanto, a Kherson le truppe degli invasori hanno ricostruito e riportato sul piedistallo la statua di Lenin, abbattuta dagli ucraini. L'ennesima dimostrazione di quanto Putin incarna la prepotenza sovietica.

servizi da pagina 2 a pagina 7

LA STRATEGIA DELLO ZAR

Il ritorno dei simboli che fanno rivivere gli incubi del passato

di **Giordano Bruno Guerri**

a pagina 6

FONDI DALLO STATO

Altro che pacifisti L'Anpi «combattente» incassa un milione

Alberto Giannoni

a pagina 10

ECONOMIA E RAPPORTI INTERNAZIONALI

«Tutti più poveri con la guerra»

L'allarme del Fmi. Tagliate le stime di crescita per l'Italia

Rodolfo Parietti

soprattutto colto l'allarme su ciò che il conflitto fra Ucraina e Russia rischia di innescare: uno sfaldamento delle regole e dei rapporti economici tra le potenze internazionali.

La frammentazione del mondo in blocchi porterebbe a un «mondo più povero», ha avvertito il direttore generale del Fmi, Kristalina Georgieva. Ma nell'ultima analisi del Fmi va

con **Fraschini** a pagina 8

IMPERIA, LA CORTE DEI CONTI: «NON SONO TRADIZIONALI»

Niente biscotti per Halloween Quello «spreco» da 237 euro

Nadia Muratore

Vietato offrire cioccolata calda e biscotti ai bambini che festeggiano Halloween: è illegale. A stabilirlo - con tanto di sentenza - è la Corte dei Conti, che ha contestato la spesa di 237,60 euro fatta dal Comune di Ospedaletti (Imperia) per scaldare l'atmosfera durante la festa del 31 ottobre.

a pagina 19

IL CASO IN LIGURIA

Disabili ulimati Un «Daspo» agli incivili del treno

di **Massimiliano Parente** con **Materi** a pagina 19



VOGLIA DI URSS La statua di Lenin abbattuta dagli ucraini e ri-eretta dall'Armata rossa a Kherson

all'interno

IMBARAZZO 5S, IL PD TACE
Russia, Cina e spie Tutti i buchi neri dell'era Conte a Palazzo Chigi

Domenico Di Sanzo e Stefano Zurlo

Email russe, cene americane, maschere cinesi. Da quando è cominciata la guerra in Ucraina Conte si trova di nuovo a fare i conti con punti oscuri, sospetti, spie e trame dei suoi anni a Palazzo Chigi. Ripuntano vecchi fantasmi, come la missione della Russia in provincia di Bergamo durante la prima ondata del Covid.

con **Boezi** alle pagine 12-13

L'EVENTO A VENEZIA

La Biennale in rosa mette in mostra il mondo «fluido»

di **Angelo Crespi e Luigi Mascheroni**

alle pagine 24-25

COPPA ITALIA

L'Inter cala il tris nel derby con il Milan e vola in finale

Ordine, Signori e Visnadi

alle pagine 28 e 29

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PRESSIONI IN MERITO. IL SOSTITUTO DEL PROCURATORE GENERALE

BIOTON
ENERGIA NATURALE per il CAMBIO di STAGIONE

SELLA IN FARMACIA www.bioton.it #perunavitaBuona



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 20 aprile 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Piona e Angera, boschi distrutti e santuari salvi

Miracolo sulle Prealpi La primavera dei roghi risparmia solo le chiese

De Salvo in Lombardia



Milano, affondo dell'associazione

Disabili a piedi «Colpa di chi gestisce i treni»

Anastasio a pagina 10



Sanzioni più dure, si colpirà il petrolio

Usa, Nato e Ue d'accordo a parole: «Il Cremlino pagherà costi più cari». Allerta del Fmi: la guerra ha frenato l'economia mondiale
Pesanti bombardamenti sull'acciaiera di Mariupol. Nei suoi bunker sono asserragliati i soldati ucraini e centinaia di civili

Servizi
da p. 3 a p. 7

Genova, vergogna sul treno

Disabili a terra, cittadini incivili e Stato assente

Massimo Donelli

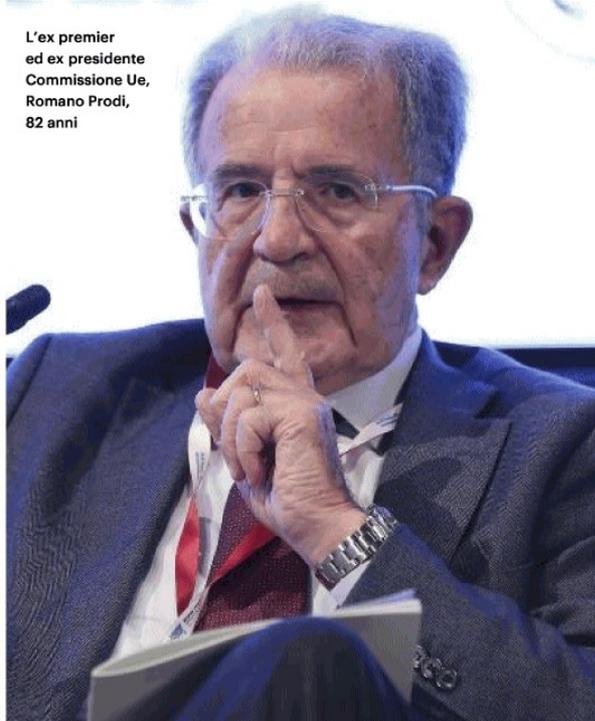
Ventisette disabili e i loro tre accompagnatori non dimenticheranno facilmente l'amaro pomeriggio della Pasquetta 2022 vissuto alla stazione Principe di Genova. Si sarebbero dovuti accomodare in una carrozza riservata sul treno Regionale 3075 Albenga-Milano. Invece, tra mille disagi, hanno dovuto ripiegare su un pullman. Perché la carrozza è stata occupata da passeggeri che si sono rifiutati di liberarla.

Treno sfortunato, il 3075. A Savona un ignoto imbecille ha azionato l'estintore provocando danni tali da rendere indispensabile il cambio di convoglio.

Continua a pagina 2

ROMANO PRODI: È L'ORA DI UN'EUROPA PIÙ FORTE, TOCCA A MACRON

L'ex premier ed ex presidente Commissione Ue, Romano Prodi, 82 anni



«Fermiamo anche il gas di Mosca»

Marcella Cocchi

Romano Prodi osserva la pace allontanarsi e teme due cose: gli interessi economici Ue e Usa che potrebbero divergere sempre di più con l'escalation bellica e l'aggregazione dei Paesi emergenti con la Russia in una sorta di «proletari di tutto il mondo unitevi». Al centro dei suoi pensieri, però, c'è l'Europa, che deve andare avanti con le sanzioni su petrolio e gas, se pur con correttivi per equilibrare gli effetti per i Paesi più danneggiati e nonostante i soliti veti tedeschi. Ma chi deve comandare? La Ue in politica estera non può che essere guidata da Macron (Le Pen la dà già per sconfitta). Ecco perché.

Intervista alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano

Edicola sfrattata sedici anni fa I giudici: «Torni dov'era»

Palma nelle Cronache

Milano

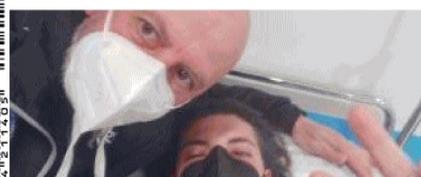
Gestione illimitata La Lega "ipoteca" le case Aler

Anastasio nelle Cronache

Crema

Donna stalker allontanata dall'ex marito

Ruggeri nelle Cronache



Choc a Gabicce, picchiato da un padre

Il mister pestato in campo «Tornerò dai miei ragazzi»

Damiani a pagina 15



La cantante: nuovi concerti e pezzi istintivi

Nannini tra vita e show «Io, ancora più scatenata»

Spinelli a pagina 21

NOVITÀ
SUSTENIUM PLUS 50+
LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI
VITAMINE
COMPLESSO actifu®
DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.
Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. Actifu® è un marchio di Bioactor b.v. Il logo Actifu® è di proprietà di Bioactor b.v.



Domani l'ExtraTerrestre

RINNOVABILI Autoconsumo di energie pulite a Km zero: non inquinano e abbattano i costi. La rivoluzione possibile delle comunità energetiche



Culture

ADDII I ritratti dell'artista Hermann Nitsch, e degli scrittori Valerio Evangelisti e Piergiorgio Bellocchio
Macri, Trotta, Muraca pagine 10 e 11



Visioni

RANCORE Epicuro e un sample vocale di Carmelo Bene nel nuovo album, «Xenoverso», del rapper romano
Cecilia Ermini pagina 12

il manifesto

quotidiano comunista

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

MERCOLEDÌ 20 APRILE 2022 - ANNO LII - N° 94

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

VIDEOCHIAMATA DEL PRESIDENTE USA AGLI ALLEATI

Più armi e sanzioni, Biden detta la linea

■ Video incontro, su invito di Joe Biden, con i presidenti di Commissione e Consiglio europeo, il segretario della Nato e i dirigenti di Germania, Francia, Italia, Gran Bretagna, Polonia, Romania e Canada. Un Quint allargato con al centro il sostegno all'Ucraina «con tutti

i mezzi possibili» e l'integrità territoriale: non solo Donbass ma anche Crimea. Il presidente americano ha insistito sulla necessità delle sanzioni per isolare Mosca e sull'invio massiccio di armi per affrontare l'offensiva dei russi nell'est. Gli Usa lo stanno facendo a una ve-

locità «senza precedenti», ha assicurato un alto funzionario del Pentagono alla Cnn. Mentre gli europei stanno preparando un sesto pacchetto di sanzioni: sul tavolo ora c'è l'embargo al petrolio e misure contro nuove banche.

ANNA MARIA MERLO A PAGINA 3

RIVISTE LE STIME DI CRESCITA Fmi: onde sismiche sull'economia

■ Il Fondo monetario internazionale taglia le stime di crescita 2022 e 2023. Per l'economia globale si prevede una crescita del 3,6%, con tagli di 0,8 punti per quest'anno e di 0,2 per il prossimo. Per l'Italia per quest'anno si stima il 2,3% contro il 3,1% previsto dal governo.

MARIO PIERRO A PAGINA 2

Conflitto ucraino Da che parte sta il diritto internazionale?

ANTONIO MARCHESI

È corretto schierarsi, rispetto al conflitto russo-ucraino, invocando argomenti fondati sul diritto internazionale? Se si prendono a riferimento le norme sull'uso della forza, lo ius ad bellum, la risposta è sì.

— segue a pagina 14 —

La guerra costa Il governo taglia la solidarietà

RAFFAELE K. SALINARI

Le guerre costano, molto, e finanziarie è sempre stato un grande affare per qualcuno ed un impoverimento per altri, sempre gli stessi. Quella in Ucraina non fa certo eccezione.

— segue a pagina 15 —

La linea di faglia La Stalingrado di Grossman, la Mariupol di oggi

FABIO VANDER

Grande romanzo del '900 Stalingrado di Vasilij Grossman, la nuova Guerra e pace è stato anche definito. Tradotto di recente in italiano, come tutti i classici da spunti anche per il presente.

— segue a pagina 15 —



Le sorti della guerra in Ucraina appese all'estrema resistenza di Mariupol, con il leader ceceno Kadyrov che annuncia l'imminente conquista dell'acciaieria-fortezza di Azovstal. E mentre l'offensiva russa flagella l'est e il sud del paese si rivede l'Onu: «Tregua umanitaria subito» pagine 2-4

Morsa d'acciaio

Il fumo proveniente dall'acciaieria in un frame tratto dalle riprese di un drone (fonte la città di Mariupol) foto Ansa

Lele Corvi



GIUSTIZIA

Csm, riforma di corsa Anm rinvia lo sciopero



■ La maggioranza vuole approvare la riforma del Csm entro la settimana alla camera. Lega, Iv e (un po') M5S si sfilano. L'Anm rinvia a fine aprile la decisione sullo sciopero delle toghe. Musolino (Md): associazione in ritardo, prima dell'astensione spieghi che non è una difesa corporativa. **FABOZZI A PAGINA 6**

MIGRANTI

Frontex: aumento degli arrivi nell'Ue

■ Se nei due anni precedenti la pandemia aveva in qualche modo condizionato l'andamento delle partenze dal continente africano, dall'inizio dell'anno le cose sembrano andare diversamente, almeno stando ai dati forniti ieri da Frontex, l'agenzia europea per il controllo delle frontiere, che segnala come ormai i numeri degli arrivi ai confini esterni dell'Unione siano in costante crescita al punto da registrare il numero più alto di attraversamenti dei confini dal 2016: 40.300 nel primo trimestre del 2022. **DELLA CROCE A PAGINA 7**

AFGHANISTAN

Hazara nel mirino, bombe nelle scuole



■ Non c'è pace per la minoranza hazara afghana: ieri due bombe hanno colpito una scuola e un centro educativo nel quartiere di Dasht-e-Barchi. Sei studenti uccisi, ma diverse fonti parlano di 25 morti. E i Talebani provano a occultare la notizia picchiando i giornalisti. **BATTISTON A PAGINA 8**

all'interno

Auto Anche Stellantis blocca la produzione in Russia

MASSIMO FRANCHI **PAGINA 3**

Armi Export italiano, i conti del governo non tornano

GIORGIO BERETTA **PAGINA 5**

Russigate Conte a Renzi: dica quello che sa al Copasir

GIULIANO SANTORO **PAGINA 6**

20420
Poste Italiane SpA - in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipe/CRM/232103
9 7770253 213000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 108 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 20 Aprile 2022 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Venezia Arte
La Biennale è donna
Padiglione Italia targato Napoli
Alessandra Pacelli a pag. 15



Il 17 giugno al Plebiscito
D'Alessio: i miei primi trent'anni di carriera con Amadeus e Fiorello
Federico Vacalebre a pag. 14



Da questa estate
Svolta a Venezia contro il caos: i turisti devono prenotarsi
Antonio Calitri a pag. 11



La tomba dell'acciaieria

►Mariupol, pioggia di bombe sull'ultima fortezza. Gli ucraini: «È quasi distrutta, civili sotto le macerie»
Biden e gli altri leader occidentali: nuove armi a Kiev e più sanzioni a Mosca, la Russia non può vincere

Trattative in stallo
L'EUROPA CHE NON SA PRENDERE L'INIZIATIVA

Massimo Adinolfi

Un'iniziativa europea, qualcosa che faccia ripartire i negoziati, che ottenga almeno un cessate il fuoco e avvicini una soluzione diplomatica al conflitto: francamente, è difficile pensare che non sia auspicabile, anzi vivamente auspicabile. Perché è nell'interesse dell'Unione Europea che la crisi aperta dall'aggressione russa all'Ucraina sia chiusa il prima possibile. *Continua a pag. 39*

Il 25 aprile e l'Ucraina
LA FESTA DEI PARTIGIANI CHE NON PARTEGGIANO

Mario Ajello

Nikolaj Gogol, che era ucraino, nel racconto intitolato «Roma» (1842) esalta le voci cristalline dei nostri cantanti che consentono ai popoli di distrarsi dalle incombenze quotidiane e di rilassarsi rispetto alle occupazioni che induriscono l'animo. Il 25 aprile, al tempo della guerra in Ucraina, è un po' così.

Continua a pag. 39



Vittorio Sabadin a pag. 3

«Bambini senza cibo prigionieri nei tunnel»

Cristiana Mangani, Francesco Malfetano e Flavio Pompetti, servizi da pag. 2 a 7

Come va la guerra

Putin sempre più in difficoltà si allontana l'obiettivo 9 maggio

Gianandrea Gaiani a pag. 4

L'ex capo delle forze speciali

«Anche se cadrà il Donbass la guerriglia durerà per anni»

Mariagiovanna Capone a pag. 5

Le campagne del Mattino

Galleria Umberto la notte regno delle baby-gang

La mamma del ragazzino accoltellato «Vivo per miracolo, nessun controllo»

Melina Chiapparino Gennaro Di Biase

La Galleria Umberto regno delle babygang. Due risse violente in altrettante settimane scoppiate tra ragazzini. L'ultima, sabato, ha portato all'accoltellamento di un 14enne. I carabinieri stanno vagliando le immagini di videosorveglianza messe a disposizione dai commercianti per risalire agli aggressori. Ma la mamma del ragazzo ferito accusa: vivo per miracolo, quella zona è senza controlli. *In Cronaca*

Risparmi energetici
Tetto all'aria condizionata vietata sotto i 25 gradi

Scuole e uffici pubblici: condizionatori a 25 gradi. Il ministro Brunetta: «Un segnale positivo», risparmi fino a 2 miliardi di metri cubi l'anno.

Bisozzi e Franzese a pag. 7

Gli interscambi

L'ECONOMIA DA GLOBALE A SELETTIVA

Amedeo Lepore

Il Fondo Monetario Internazionale e la Banca Mondiale svolgono gli incontri di primavera all'insegna degli effetti del conflitto in Ucraina, dei rischi di un'inflazione cronicamente elevata, del rallentamento della ripresa dalla pandemia e dell'insicurezza alimentare per le aree più povere. Kristalina Georgieva, direttrice operativa Fmi, ha sottolineato che siamo al cospetto di «una crisi che si aggiunge a una crisi», provocando una riduzione delle previsioni di crescita per 143 Paesi nel 2022 e 2023.

Continua a pag. 39

L'amarezza e le solite critiche controproducenti
Quei mugugni su Spalletti nella Napoli che trita tutto

Francesco De Luca

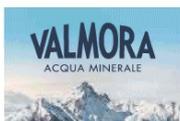
Una profonda amarezza attraversa Napoli, perché l'ennesimo sogno scudetto è quasi sfumato. Si raccolgono anche mugugni su Spalletti nonostante abbia - quasi - centrato la qualificazione Champions, ciò a cui aspiravano De Laurentiis e la tifoseria. La gestione delle ultime due partite che hanno frenato gli azzurri non ha convinto, così come evidente è stato il calo fisico contro Fiorentina e

Roma, due avversarie che hanno giocato duro, creando pressione sugli avversari perfino con gli uomini delle panchine. È legittimo sottolineare questi aspetti. È esagerato invece mettere in discussione tutto il lavoro del tecnico. C'è un'abitudine - errata - ad esasperare i toni, ad azionare il trattatutto, senza rendersi fino in fondo conto di qual è la realtà. Che a Napoli dovrebbe essere sotto gli occhi di tutti.

Continua a pag. 38

NOVITÀ
SUSTENIUM PLUS 50+
LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI
VITAMINE
COMPLESSO **actiV**
DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.
Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. ActiV è un marchio di Beactor s.r.l. Il logo ActiV è di proprietà di Beactor s.r.l.





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 108 ITALIA
Sped. in A.P. DL 353/2003 com. L. 46/2004 art. 1 DCB RM

NAZIONALE



Mercoledì 20 Aprile 2022 • S. Adalgisa

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

La psicosi Mercurio "retrogrado" «Niente viaggi né contratti»
Sabadin e Trivisi a pag. 15



Coppa Italia, Inter in finale Mou e gli arbitri la Roma frenata da dieci errori
Nello Sport



Giurato in "The Band" Carlo Verdone: «Ora mi fermo e cerco i talenti della musica»
Ravarino a pag. 20



Sganciate bombe anti bunker sulle acciaierie di Mariupol dove gli ucraini stanno resistendo. Un appello per salvare i bambini

Tipi italiani Il 25 aprile dei partigiani che non parteggiano

Mario Ajello

Mikolaj Gogol, che era ucraino, nel racconto intitolato «Roma» (1842) esalta le voci cristalline dei nostri cantanti che consentono ai popoli di distrarsi dalle incombenze quotidiane e di rilassarsi rispetto alle «occupazioni che induriscono l'animo». Il 25 aprile, al tempo della guerra in Ucraina, è un po' così: si cantano gli inni alla pace, facili da intonare e noi siamo i più bravi a intonarli, come rito e come cerimonia. (...)
Continua a pag. 25

Il negoziato Se morire per un ideale può essere evitato

Riccardo Sessa

Morire per Mariupol e per il Donbas, come ottantatré anni fa ci si chiedeva se fosse il caso di morire per Danzica? Questo è l'interrogativo che ci poniamo oggi a quasi due mesi dall'inizio di una guerra che ha sconvolto non solo la vita di un'intera nazione, ma anche di una parte importante del mondo. Una guerra di cui sappiamo quando è iniziata, come e perché, ma non quando e come finirà, e di cui tutto lascia intendere che siamo (...)
Continua a pag. 25



Le acciaierie di Mariupol sotto attacco dell'esercito russo. Cordella, Mangani, Pompetti e Ventura da pag. 2 a pag. 5

Svolta in Laguna, previsto anche un ticket

«Turisti solo con prenotazione» Così Venezia dice basta alla ressa

ROMA Svolta a Venezia: turisti solo con la prenotazione. Al via in estate un sistema di incentivi. Il sindaco Brugnaro: «Serve equilibrio». La novità riguarderà anche i veneti. E dal 2023 un ticket per il centro storico. La notizia proprio dopo il lungo weekend pasquale che nelle città d'arte ha fatto registrare il primo boom stagionale che riporta le lancette del settore quasi a livello del 2019, prima

dello scoppio della pandemia. Tra queste, Venezia, la più fragile di tutte, che ha segnato un record, mezzo milione di turisti da venerdì santo al lunedì di Pasquetta. Un grande risultato che dona un po' di ossigeno ai commercianti e al settore turistico ma che ha riaperto le polemiche sulla gestione degli arrivi nella laguna più bella del mondo.
Calitri e Savelli a pag. 14



I nuovi limiti in vigore dal primo maggio negli uffici pubblici

In arrivo la stretta sull'energia l'aria condizionata a 25 gradi

Francesco Bisozzi e Giusy Franzese

Lhanno già denominata "Operazione termostato". Servirà a ridurre i consumi energetici del Paese in un momento in cui stiamo disperatamente cercando fonti di approvvigionamento alternative a quelle russe: dal primo maggio condizionatori "solo" a 25 gradi.
A pag. 7

L'intervista

Frattini: «Sul gas puntare sull'Africa»

Francesco Malfetano

«Gas, giusto puntare sull'Africa». Così Franco Frattini.
A pag. 7

Sanzioni a Mosca

La Ue: aiuti di Stato per il no al petrolio

BRUXELLES Stretta della Ue sul petrolio: aiuti di Stato a chi è in crisi. Bruxelles autorizza la Germania: «Potrà versare 20 miliardi alle aziende tedesche».
Rosana a pag. 6

L'aggressore è romano "Mister" picchiato dal papà violento del baby calciatore



TERNI Un allenatore colpito dal genitore di un baby calciatore. Ha rischiato di perdere un rene.
Bernardini, Grassano e Lengua a pag. 13

N. ABBAGNANO G. FORNERO

la filosofia e l'esistenza

con la collaborazione di Giancarlo Burghi e contributi di Gaetano Chiurazzi

ABBAGNANO - FORNERO

è il manuale di storia della filosofia attualmente più diffuso e adottato. Presente in diverse versioni, esso è ormai:

"Un Brand" LA REPUBBLICA

"Un laboratorio in continuo sviluppo" LA STAMPA

Pearson paravia

1A

Il Segno di LUCA

ACQUARIO, FESTA CON GLI AMICI

Oggi in cielo c'è una sorta di allegria baroonda astrale, i pianeti creano una configurazione molto euforica e gioiosa, che porta con sé un desiderio di condivisione, di stare insieme, di festeggiare anche senza un vero motivo. Questo tipo di energia va assecondato, specie da parte tua che hai un profondo senso dell'amicizia, che sai apprezzare la diversità di ognuno e le mille sfumature che ogni persona propone.
MANTRA DEL GIORNO
L'uomo è un animale sociale, a volte lo dimentichiamo.
L'oroscopo all'interno

* € 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. * Pisagua e Primavera a tavola* • € 3,30 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 20 aprile 2022
1,60 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Il borgo di Rimini re dei potenziali donatori

Maratone di trapianti in Emilia Romagna
Castedelci record

Gradara nel Fascicolo Regionale



Sanzioni più dure, si colpirà il petrolio

Usa, Nato e Ue d'accordo a parole: «Il Cremlino pagherà costi più cari». Allerta del Fmi: la guerra ha frenato l'economia mondiale
Pesanti bombardamenti sull'acciaieria di Mariupol. Nei suoi bunker sono asserragliati i soldati ucraini e centinaia di civili

Servizi
da p. 3 a p. 7

Genova, vergogna sul treno

Disabili a terra, cittadini incivili e Stato assente

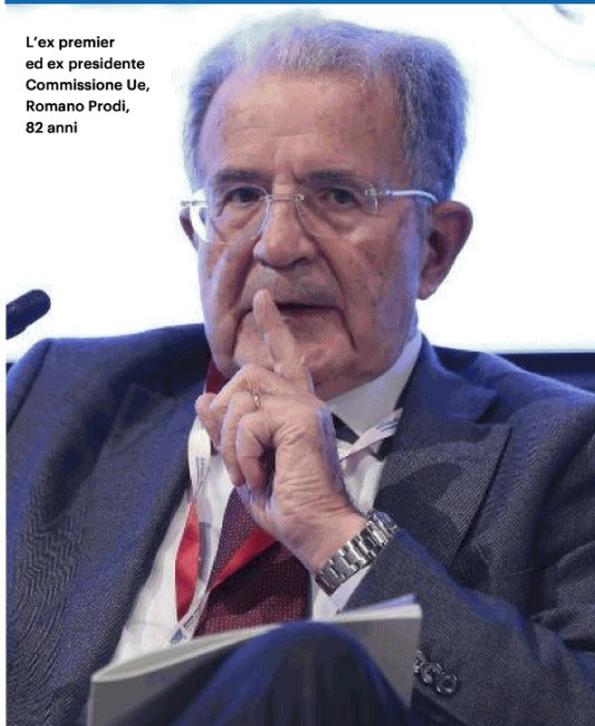
Massimo Donelli

Ventisette disabili e i loro tre accompagnatori non dimenticheranno facilmente l'amaro pomeriggio della Pasquetta 2022 vissuto alla stazione Principe di Genova. Si sarebbero dovuti accomodare in una carrozza riservata sul treno Regionale 3075 Albenga-Milano. Invece, tra mille disagi, hanno dovuto ripiegare su un pullman. Perché la carrozza è stata occupata da passeggeri che si sono rifiutati di liberarla.
Treno sfortunato, il 3075. A Savona un ignoto imbecille ha azionato l'estintore provocando danni tali da rendere indispensabile il cambio di convoglio.

Continua a pagina 2

ROMANO PRODI: È L'ORA DI UN'EUROPA PIÙ FORTE, TOCCA A MACRON

L'ex premier ed ex presidente Commissione Ue, Romano Prodi, 82 anni



«Fermiamo anche il gas di Mosca»

Marcella Cocchi

Romano Prodi osserva la pace allontanarsi e teme due cose: gli interessi economici Ue e Usa che potrebbero divergere sempre di più con l'escalation bellica e l'aggregazione dei Paesi emergenti con la Russia in una sorta di «proletari di tutto il mondo unitevi». Al centro dei suoi pensieri, però, c'è l'Europa, che deve andare avanti con le sanzioni su petrolio e gas, se pur con correttivi per equilibrare gli effetti per i Paesi più danneggiati e nonostante i soliti veti tedeschi. Ma chi deve comandare? La Ue in politica estera non può che essere guidata da Macron (Le Pen la dà già per sconfitta). Ecco perché.

Intervista alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna, il mister rossoblù

Sorpresa a Sinisa, la moglie gli fa visita in ospedale

Vitali nel QS

Bologna, i dati dell'Ausl

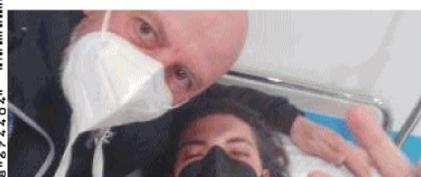
Tra città e provincia mancano 288 medici di base

Raschi in Cronaca

Bologna, la Paselli aveva 96 anni

Monte Sole, addio a Cornelia ultima testimone

Mignardi in Cronaca



Choc a Gabicce, picchiato da un padre

Il mister pestato in campo «Tornerò dai miei ragazzi»

Damiani a pagina 15



La cantante: nuovi concerti e pezzi istintivi

Nannini tra vita e show «Io, ancora più scatenata»

Spinelli a pagina 21

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO **actifit**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. Actifit® è un marchio di Bioactor b.v. Il logo Actifit® è di proprietà di Bioactor b.v.





MERCOLEDÌ 20 APRILE 2022

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno CXXCVI - NUMERO 93, 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

DISTRUTTE LE ACCIAIERIE DELLA CITTÀ UCRAINA. BIDEN D'ACCORDO CON GLI ALLEATI: «AVANTI CON LE ARMI A KIEV E NUOVE SANZIONI A MOSCA».

Quel che resta di Mariupol sotto le bombe



Un ucraino in fuga con le poche cose salvate dai bombardamenti, carcasse di autobus e distruzione: Mariupol è una città fantasma (foto Reuters) SERVIZI / PAGINE 2-7

IL COMMENTO

PEPPINO ORTOLEVA IL RITORNO DI UNA GUERRA DI CONQUISTA

Quella di Putin è una guerra di conquista, come in Europa non si erano quasi più viste dalla fine della seconda guerra mondiale. Un tipo di guerra insieme arcaico e terribilmente pericoloso.

L'ARTICOLO / PAGINA 18



HANS KAMMERLANDER APPESO A UN FILO DI SETA

PROTESTANO POLITICI E ASSOCIAZIONI PER LA VICENDA DEL CONVOGLIO SOVRAFFOLLATO. LA PROCURA DECIDE SE APRIRE UN'INDAGINE

I disabili cacciati dal treno «Offesa la dignità umana»

L'accusa della ministra Stefani sul caso alla stazione di Genova: «Servono sanzioni adeguate»

L'ANALISI

GIANLUCA NICOLETTI SU QUEI VAGONI C'È L'IGNORANZA DI TUTTI NOI

Nulla mi sorprende nel travagliato contro esodo di Paquettina dei 27 ragazzi disabili psichici. Avrei piuttosto trovato singolare se le Fs avessero, comunque, riservato uno scompartimento per far viaggiare in sicurezza quel drappello di socialmente invisibili. Ancor di più sarei restato incredulo se avessi saputo di una gara tra passeggeri, per cedere il posto a cui quei ragazzi avevano diritto.

L'ARTICOLO / PAGINA 18

La ministra per la Disabilità, Erika Stefani, ha commentato con durezza il caso del treno Genova-Milano, con 27 disabili lasciati a terra perché i loro posti prenotati erano occupati da altri: «Offesa la dignità umana». Protestano politici e associazioni. Ora è possibile che la Procura decida di aprire un'inchiesta.

CARRATELLI, FREGATTE E PEDEMONTE / PAGINE 10-11

EMERGENZA COVID

Francesco Rigatelli

Mantovani: «Il virus c'è
In autunno quarta dose
e ancora mascherina»

L'INTERVISTA / PAGINA 14

L'ESPONENTE DEI RENZIANI IL VOTO A GENOVA

Paíta: «Italia Viva sosterrà Bucci»



Mario De Fazio / PAGINA 9

“ Impossibile stare con l'immobilismo del centrosinistra alleato con M5S e massimalisti. È una scelta civica, i nostri candidati saranno nella lista del sindaco, ma senza simbolo ”

ECONOMIA

Val Fontanabuona, ok al tunnel dal 2023 Cantieri, i nuovi stop

Bruno Viani / PAGINE 12 E 13

Stop ai cantieri nei weekend, fino al termine dell'estate, con il blocco per tutto il mese di agosto. È l'ipotesi a cui lavorano Autostrade e Regione Liguria che ieri hanno presentato il tunnel della Fontanabuona.

DOMANI GRATIS / CON IL SECOLO XIX

0420
15344635153

AURUM 100%
OPERATORE PROFESSIONALE E OBRO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO

Un sondaggio di Ivo Diamanti quantifica in uno su quattro gli italiani persuasi che l'informazione italiana sulla guerra sia «distorta o pilotata». Ci si potrebbe consolare con gli altri tre, se non mi venisse in mente la battuta di Daniele Luttazzi: il cinquanta per cento degli italiani è infedele; bene, se non siete voi è il vostro coniuge. Uno su quattro, spiega Diamanti, ritiene le immagini provenienti dall'Ucraina una montatura di Volodymyr Zelenski, e gli articoli di giornale una conseguenza gravida di aggettivi per interessi politici tesi a demolire la reputazione e la carriera di Vladimir Putin. I sondaggi riflettono un'opinione creata dai media, ha detto una volta Pascal Bruckner, in ottimo esercizio di ironia, e del resto da che sono al mondo ho visto accreditate sulla stampa, una volta da

La diabolica trama | MATTIA FELTRI

una testata una volta dall'altra, le più mirabolanti teorie del complotto; per cui oggi, liberati dal timore di sembrare i matti del villaggio, i complottisti volano di social e si danno forza a vicenda. Non per niente gli elettori di F.lli d'Italia sono i massimi contribuenti alla tesi della diabolica trama, addirittura sei su dieci. Poi arrivano gli elettori leghisti, il cinquantacinque per cento, e quelli grillini, il cinquantadue. Sono, guarda un po', i tre partiti più solidamente avversi al sistema, reputato una cupola elitaria e mafiosa per strangolare il popolo probro con quel che capita, immigrati o vaccini. Considerare quella ucraina un'autoinvasione come prosecuzione con altri mezzi della congiura di Soros e dei rettiliani, certifica che i sondaggi di opinione sono opinioni chieste a chi non ne ha. —

AURUM 100%
OPERATORE PROFESSIONALE E OBRO AUTORIZZATO DALLA BANCA D'ITALIA

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Tutela paesaggio
Aree vincolate,
più semplici
con le misure
con ricostruzione



Giuseppe Latour
— a pag. 27

Domani con Il Sole
Assegno unico,
congedi e bollette:
tutte le misure
per le famiglie



— a 0,50 euro
più il prezzo
del quotidiano

SCARPA



**RIBELLE RUN
THE HERO HITS
THE TRAIL.**

SHOP ONLINE - SCARPA.COM

FTSE MIB 24624,41 -0,96% | SPREAD BUND 10Y 163,70 -1,60 | BRENT DTD 107,19 -0,74% | NATURAL GAS DUTCH 91,45 -6,23% | Indici & Numeri → p. 35-39

Effetto guerra, Pil giù e prezzi su Il rendimento dei BTp balza al 2,56%

Le nuove stime Fmi

Tagliato dello 0,8% il Pil mondiale. In Italia frenata quasi doppia (-1,5%)

Buoni decennali ai massimi dal giugno 2019. Sgonfiata la bolla dei bond sottozero

Allarme dell'Fmi: nel 2022 il Pil mondiale avanzerà solo del 3,6% (-0,8% rispetto alle previsioni di 4 mesi fa) a causa della guerra in Ucraina e delle sanzioni contro la Russia, che peseranno anche nel 2023, al netto di peggioramenti per tempi lunghi ed embargo su gas e petrolio russi. Non solo: in molti Paesi l'inflazione è una «preoccupazione centrale». Tra i Paesi più colpiti Germania e Italia, che hanno manufatti più grandi e dipendono più dall'energia russa. Venti di crisi anche mercati: il rendimento dei BTp decennale è arrivato al 2,56%, massimo da giugno 2019.

Di Donfrancesco, Cellino, Lups, Bufacchi, Trovati — a pagg. 2-3 con l'analisi di Andrea Goldstein

CARO MATERIE PRIME

Aziende in cerca di materiali riciclati

Jacopo Gilberti — a pag. 8

154

MILIONI DI TONNELLATE Sono i rifiuti industriali, che vengono riciclati al 69%

DIETRO I NUMERI DEL DEF

ORA SERVE UNA MANOVRA DA 50 MILIARDI

di Mario Baldassarri

Il Documento di economia e finanza (Def) approvato dal Consiglio dei ministri il 6 aprile scorso poggia su due parametri di partenza molto fragili. — a pagina 14

IL CASO GENOVA

UMANITÀ PERSA E ALTRUISMO SOLO VIRTUALE

di Giuseppe Lupo

La vicenda dei 27 giovani disabili che a Pasquetta, nonostante i posti riservati, non hanno potuto viaggiare sul treno da Genova a Milano, pone sempre lo stesso interrogativo. — a pag. 14



Centinaia di nuove tombe. In provincia 600 tumulazioni dall'inizio della guerra.

LA GUERRA IN UCRAINA

Grande offensiva all'Est Usa e Ue: presto nuove sanzioni

Luca Veronese — a pag. 6

Trimestrali, ancora un pieno di utili

Società quotate

Per i titoli dello Stoxx600 previsti risultati in progresso del 25,1%

La stagione degli utili per le società europee non è ancora iniziata, eppure le tensioni sui mercati si fanno già sentire. Il primo trimestre 2022 non è del resto un periodo come gli altri e le attese degli operatori sui bilanci aziendali saranno ostacolate particolarmente attente. Le stime per i titoli dello Stoxx600 parlano di risultati in crescita del 25,1%.
Cellino — a pag. 5

FONDI ALTERNATIVE

In attesa del via 50 progetti per il biometano

Laura Serafini — a pag. 9

IMPIANTI GALLEGGIANTI

Rigassificatori, un commissario per accelerare

Celestina Dominelli — a pag. 9



TESTING • ISPEZIONI • CERTIFICAZIONI

settori: industriale, servizi, manifatturiero
prodotti & servizi, sistemi di gestione persone & imprese, impianti



imgroup.eu

Twitter, anche Apollo si getta nella mischia Il cda pronto al no a Musk

Social network

Il private equity è disposto a finanziare l'Op di Musk o di altri fondi interessati

Twitter si appresta a infliggere un pesante schiaffo alle ambizioni di Elon Musk. Secondo indiscrezioni, il cda sarebbe propenso a bocciare l'offerta del patron di Tesla. La situazione viene seguita da vicino da Apollo Global Management. Il colosso del private equity sarebbe infatti interessato a finanziare un'eventuale acquisizione di Twitter da parte di Musk o di chiunque altro. In corsa per rilevare la piattaforma social potrebbe scendere anche Thoma Bravo.
Biagio Simonetta — a pag. 22

PRIVATE EQUITY

MAXI LIQUIDITÀ E INFLAZIONE, FONDI IN CACCIA

di Alessandro Graziani

Nelle ultime settimane i deal nell'M&A globale hanno ripreso a crescere. E i grandi protagonisti sono ancora i fondi di private equity che, in Italia come nel resto del mondo, hanno l'esigenza di trovare un rapido impiego alla grande liquidità raccolta dagli investitori, ora messa a rischio anche dall'inflazione.
— Analisi a pagina 22

PANORAMA

DECRETO AIUTI

Opere pubbliche, il taglia costi potrà valere fino a 1 miliardo

Per compensare il caro prezzi che mette in crisi gli appalti il nuovo Dl Aiuti mette sul piatto fino a un miliardo. Due i filoni di intervento: una compensazione vera e propria per gli extracosti registrati nelle gare già aggiudicate; un cuscinetto per ammortizzare i rincari sul prezzario dei nuovi bandi. — Servizio a pagina 10

RINCARI

Olimpiadi 2026: senza revisione prezzi, cantieri a rischio stop

Barbara Ganz — a pag. 16

M&A

Autogril sale del 12,3% su voci di nozze con Dufry

Dufry, il più grande operatore di duty free al mondo, e Autogrill (+12,3% ieri a Piazza Affari) studiano una fusione che creerebbe un leader globale nel travel retail. — a pagina 23

POLITICA ED ENERGIA

Stallo politico in Libia, effetti pesanti sul petrolio

Lo stallo politico in Libia, con le due principali fazioni sempre in conflitto fra loro, pesa sull'industria petrolifera. E ieri la Nox ha annunciato «dolorose» chiusure di impianti. — a pagina 13

AUTOMOTIVE

Stellantis ha fermato la produzione in Russia

Stellantis sospende la produzione nello stabilimento di Kaluga in Russia mentre il titolo del big automobilistico soffre a piazza Affari (-5,16%) e paga lo stacco della cedola. — a pagina 24

DIFESA

Leonardo, polo elettronico concentrato a Grottaglie

Leonardo concentra le sue attività nell'area di Taranto nel polo industriale di Grottaglie. Dove già da molti anni è insediato lo stabilimento di Aerostutture. — a pagina 17

Lavoro 24

Salute e sicurezza
Effetto lockdown e malattie mentali

Cristina Casadei — a pag. 20

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





BIBIONE PALACE
SPA HOTEL
★★★★S
hotelbibionepalace.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

BIBIONE PALACE
SPA HOTEL
★★★★S
hotelbibionepalace.it

Mercoledì 20 aprile 2022
Anno LXXVIII - Numero 108 - € 1,20
Santi Sulpicio e Serviziano

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

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

LE STIME DEL FONDO MONETARIO INTERNAZIONALE

La guerra affonda l'Italia

Secondo le previsioni il nostro Pil si attesterà attorno al 2,3% invece del 6,6% dell'anno scorso

A pesare in maniera negativa la dipendenza energetica Messa male pure la Germania

E se la Ue blocca del tutto il petrolio russo il barile può schizzare a 185 dollari

Campidoglio
Sui buoni pasto tutto da rifare
I ventiquattro mila dipendenti comunali dovranno aspettare
a pagina 23

Scuola
Lavori in corso Ecco la mappa
Via alla ristrutturazione di molti licei romani grazie ai soldi del Pnr
Conti a pagina 25

Degrado
Nuova invasione di ambulanti
Quelli abusivi in centro hanno preso d'assalto monumenti e piazze
Zanchi a pagina 24

Pomezia
Una necropoli sotto la stazione
Durante dei lavori rinvenute 17 tombe dell'epoca imperiale
Gobbi a pagina 26

Il Tempo di Osho

I ministri Di Maio e Cingolani volano in Africa a caccia di gas



a pagina 3

Anche in Francia ai magistrati piace «giocare» con le elezioni politiche Giustizia a orologeria per Le Pen

I dati Frontex sugli ingressi irregolari Mai così tanti sbarchi di immigrati clandestini

Frasca a pagina 9

... In Francia come in Italia giustizia a orologeria. Marine Le Pen come Silvio Berlusconi. L'ufficio anti frodi dell'Unione europea la accusa di appropriazione indebita per 137mila euro spesi negli anni in cui è stata parlamentare europeo (2004-2017). Un'indagine vecchia ma sempre utile a gettare discredito sulla candidata a quattro giorni dal ballottaggio.

Buzzelli, Paragone e Tommasi alle pagine 4 e 5

... Il rapporto semestrale del Fondo Monetario internazionale che monitora le condizioni dello scenario macroeconomico, individua in Italia e Germania le economie avanzate che subiscono maggiori previsioni a ribasso dal conflitto in Ucraina. Per l'Italia fa attestare il Pil al 2,3%, rispetto al 6,6% dello scorso anno: paghiamo la dipendenza energetica dalla Russia. Intanto, qualora la Ue dovesse rendere totale il blocco del petrolio russo, il prezzo del barile potrebbe schizzare a 185 dollari rispetto ai 110 attuali.

De Leo a pagina 3

Il conflitto in Ucraina continua Le ultime ore di Mariupol assediata dalle truppe russe

Capello a pagina 2

Pronta la risoluzione di maggioranza I partiti stravolgono il Def e chiedono altro «debito»

Di Capua a pagina 8

Le aziende vincono il ricorso Caschetto obbligatorio sui monopattini in città Annullata la delibera



Filippi a pagina 10

COMMENTI

- **MAZZONI**
Quel vecchio retaggio del Partito Comunista che fa tifare per Putin
- **BRACCO**
La riforma fiscale deve far prevalere il senso di appartenenza
- **MAGRO**
La parlamentare in vacanza va sul web

a pagina 13

Paranza Art Gallery
Acquistiamo antiquariato e modernariato
Interi arredi e singoli oggetti
Dipinti antichi e moderni, mobili, sculture, oggetti e design
Pagamento immediato anche per contanti
Valutazioni confidenziali e gratuite
Sopralluoghi gratuiti in tutta Italia
Inviaci foto tramite WhatsApp o chiamaci al:
3498228485 Filippo + 3483390512 Marco

Il diario
di Maurizio Costanzo

C'è una scoperta singolare fatta in una Università tedesca. Sembra infatti che i pesci zebra sappiano fare le addizioni e le sottrazioni. È anche spiegato come si è arrivati a questa scoperta. Vorrei capire perché hanno scelto i pesci zebra e non altri animali, oppure perché questi pesci avrebbero questa capacità insalita. Guardate il vostro gatto e il vostro cane e scoprite se sa fare una divisione o una moltiplicazione. In quel caso, rivolgetevi ad un Istituto Scientifico Universitario altrimenti nessuno vi darà retta. Oppure interrogatevi su come andavate a scuola voi e vi potete ripetere, la sera prima di andare a dormire: sono bravo come un pesce.

NOVITÀ
SUSTENIUM PLUS 50+
LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI
Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, squallida e di una vita di vita sano. Acquistare il marchio di Sustenium b.v. il logo ActiNut® è di proprietà di Sustenium b.v.





Insero estraibile da pagina 21

PNRR Istruzioni per l'uso

trentesimo **DOSSIER** sulla riforma della giustizia

Nicola Rossi (Un. Tor Vergata): i fondi del Pnrr vanno spesi subito, l'Italia ha bisogno di crescere e in fretta
Alessandra Ricciardi a pag. 6

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Multe pazze ai no vax over 50

Le comunicazioni del ministero della salute, con il preannuncio dell'irrogazione delle sanzioni da 100 €, stanno arrivando anche a chi è in regola con l'obbligo vaccinale

10 **Giustizia - La riforma dell'ordinamento giudiziario all'esame dell'aula della Camera**

Modello 730-2022 - Le istruzioni aggiornate per la compilazione

Fisco - Esenzione ritenuta su interessi, la sentenza della Ctr Lombardia

Multe pazze agli over 50 per inesistenti violazioni degli obblighi vaccinali. Le comunicazioni del ministero della salute, che informano i presunti soggetti inadempienti dell'avvio del procedimento destinato a concludersi con la sanzione amministrativa di 100 euro, stanno in questi giorni raggiungendo anche chi è perfettamente in regola con le somministrazioni dei vaccini. Una brutta sorpresa, che contempla una casistica variegata.

Cerisano a pag. 37

La guerra di Mosca a Kiev azzerò la storia, anche se Macron fa finta di non saperlo



DI PIERLUIGI MAGNASCHI

Il presidente francese Emmanuel Macron, nel pieno dei suoi discorsi durante questa che è la seconda e ultima settimana elettorale prima del ballottaggio, ha ipotizzato un'alleanza fra l'Europa e la Russia. L'idea non è nuova (come molte delle sue idee) anche se adesso e nei decenni a venire, dopo l'invasione dell'Ucraina da parte di Mosca, è tutt'altro che proponibile, prima ancora che realizzabile.

L'idea di un'integrazione fra la Ue e la Russia non è nuova, diceva. Essa, infatti, venne proposta dall'allora presidente francese François Mitterrand (un presidente di ben altra statura culturale

continua a pagina 5

DIRITTO & ROVESCIO

Prima che scoppiesse la guerra in Ucraina la situazione degli approvvigionamenti a livello internazionale si era già di molto deteriorata. Un industriale mi disse che aveva quattro container in Cina fermi da più di un mese in un porto in attesa di essere imbarcati su una nave per essere consegnati in Italia. Si trattava di un fornitore cinese tradizionale e sempre corretto fino ad allora. Ma, non fidandosi, fece fare degli accertamenti in Cina e gli fu confermato che la merce era in attesa di partire. Allora gli venne in mente che da tempo veniva sollecitato da un fornitore italiano a sostituire, allo stesso prezzo complessivo, (comprensivo di spese di trasporto e di tempi di consegna) lo stesso materiale meccanico lavorato da lui in Italia. Un tempo non era così. Ma adesso, con l'aumento dei costi in Cina e le difficoltà nei trasporti, la produzione italiana, che era stata spiazzata troppo in fretta, diventa competitiva. Si apre un nuovo capitolo.

ANALISTI E ECONOMISTI

Cosa rischia l'economia russa a causa delle sanzioni

Valentini a pag. 10

GB SOFTWARE L'evoluzione semplice

Contabilità, F24, dichiarazioni fiscali e bilancio europeo, in un'unica piattaforma.

INTEGRATO GB

Elabora i cedolini, invia uniemens, 770 e CU: tutto in una semplice interfaccia.

PAGHE GB

Carte di lavoro, verifiche periodiche, con una suite pratica e aggiornata.

REVISIONE LEGALE GB

La soluzione intuitiva per gestire contabilità e dichiarativi in azienda.

GESTIONE SOCIETÀ GB

SCOPRI DI PIÙ >> www.softwaregb.it
info@gbsoftware.it - 06 97626328

**Con Le poltrone che scottano a €9,90 in più*



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 20 aprile 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Incontro con gli operai e vertice al Ministero

Ex Gkn, la proprietà pronta a svelare i nomi dei partner

Berti nel Fascicolo Regionale



Ludovica Bargellini era di Pistoia

Schianto fatale per l'attrice di Sorrentino

Capobianco a pagina 13



Sanzioni più dure, si colpirà il petrolio

Usa, Nato e Ue d'accordo a parole: «Il Cremlino pagherà costi più cari». Allerta del Fmi: la guerra ha frenato l'economia mondiale
Pesanti bombardamenti sull'acciaieria di Mariupol. Nei suoi bunker sono asserragliati i soldati ucraini e centinaia di civili

Servizi da p. 3 a p. 7

Genova, vergogna sul treno

Disabili a terra, cittadini incivili e Stato assente

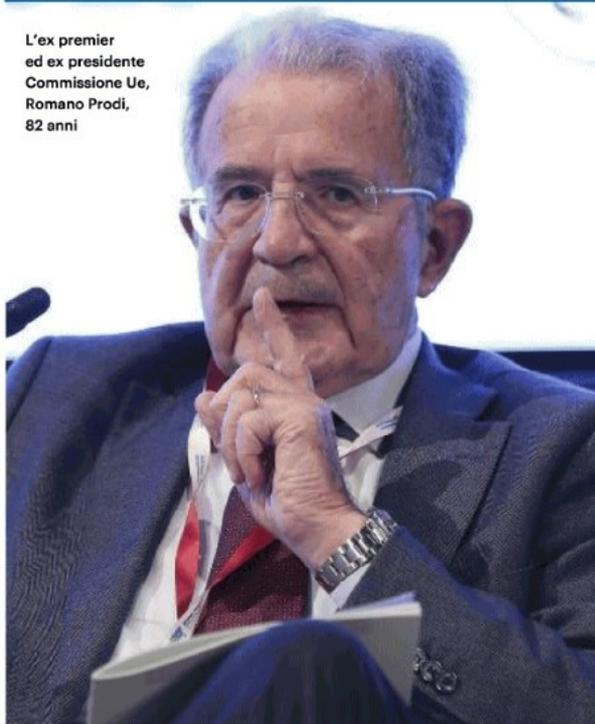
Massimo Donelli

Ventisette disabili e i loro tre accompagnatori non dimenticheranno facilmente l'amaro pomeriggio della Pasquetta 2022 vissuto alla stazione Principe di Genova. Si sarebbero dovuti accomodare in una carrozza riservata sul treno Regionale 3075 Albenga-Milano. Invece, tra mille disagi, hanno dovuto ripiegare su un pullman. Perché la carrozza è stata occupata da passeggeri che si sono rifiutati di liberarla.
Treno sfortunato, il 3075. A Savona un ignoto imbecille ha azionato l'estintore provocando danni tali da rendere indispensabile il cambio di convoglio.

Continua a pagina 2

ROMANO PRODI: È L'ORA DI UN'EUROPA PIÙ FORTE, TOCCA A MACRON

L'ex premier ed ex presidente Commissione Ue, Romano Prodi, 82 anni



«Fermiamo anche il gas di Mosca»

Marcella Cocchi

Romano Prodi osserva la pace allontanarsi e teme due cose: gli interessi economici Ue e Usa che potrebbero divergere sempre di più con l'escalation bellica e l'aggregazione dei Paesi emergenti con la Russia in una sorta di «proletari di tutto il mondo unitevi». Al centro dei suoi pensieri, però, c'è l'Europa, che deve andare avanti con le sanzioni su petrolio e gas, se pur con correttivi per equilibrare gli effetti per i Paesi più danneggiati e nonostante i soliti veti tedeschi. Ma chi deve comandare? La Ue in politica estera non può che essere guidata da Macron (Le Pen la dà già per sconfitta). Ecco perché.

Intervista alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Aggrediti davanti al Duomo a colpi di taglierino

Spano in Cronaca

Firenze

In monopattino con il casco Ancora no del Tar

Fichera in Cronaca

Coppa Italia

La Fiorentina tenta l'impresa con la Juventus

Marchini nel QS



Choc a Gabicce, picchiato da un padre

Il mister pestato in campo «Tornerò dai miei ragazzi»

Damiani a pagina 15



La cantante: nuovi concerti e pezzi istintivi

Nannini tra vita e show «Io, ancora più scatenata»

Spinelli a pagina 21

NOVITÀ

SUSTENIUM PLUS 50+

LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI

VITAMINE

COMPLESSO **actiV**

DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano. ActiV® è un marchio di Bioactor S.p.A. Il logo ActiV® è di proprietà di Bioactor S.p.A.



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 47 - N° 92

Mercoledì 20 aprile 2022

In Italia € 1,70

Pioggia di fuoco



© Mariupol
Le nuvole di fumo durante il potentissimo attacco aereo russo all'acciaieria Azovstal nella città martire

Preceduti da un martellamento di bombe e missili, i russi avanzano nel Donbass e costringono gli ucraini a retrocedere. A Mariupol furiosi combattimenti intorno alla Azovstal. L'avanguardia dei ceceni penetra nell'acciaieria-bunker

Pressing di Biden sugli alleati: blocco del petrolio e nuove armi a Kiev

L'analisi

Putin e la tentazione dell'atomica

di **Moisés Naim**

Oserà farlo? Vladimir Putin è un sociopatico nichilista per il quale la vita non ha alcun valore e sarebbe disposto a usare armi nucleari contro i suoi nemici? O è piuttosto un abile negoziatore? **a pagina 33**

Il commento

Comunque felici senza vergogna

di **Claudia de Lillo**

Chiedimi se sono felice. Risponderò soltanto se non lo sono. Non parlerò delle vacanze, della fioritura dei glicini, di un uovo di cioccolato al latte. **a pagina 32**

Daniele Raineri da Kramatorsk

I soldati russi sfondano nel Donbass e in due giorni hanno preso Kremine e Torsk per puntare verso Lyman. Si tratta di centri che punteggiano la pianura dell'est dell'Ucraina. **alle pagine 2 e 3**
I servizi **a pagina 4** **a pagina 17**

La Nobel Nadia Murad

"Lo stupro sia crimine contro l'umanità"

dal nostro corrispondente **Antonello Guerrera** **a pagina 17**

La vicepresidente Soliani

"Errori sull'Ucraina L'Anpi cambi rotta"

di **Giovanna Casadio** **a pagina 15**

Le previsioni del Fmi

La guerra frena il mondo L'Italia soffre Crescita a 2,3%



Fmi Kristalina Georgieva

di **Raffaele Ricciardi** **a pagina 12**

Scenario

Lo spettro della stagflazione

di **Carlo Cottarelli**

Le previsioni pubblicate nel World Economic Outlook del Fondo Monetario Internazionale (Fmi) illustrano bene come la guerra in Ucraina abbia effetti economici in tutto il globo seppure con modalità diverse. **a pagina 32**

Le idee

Le debolezze parallele di Pechino e Mosca

di **Thomas L. Friedman** **a pagina 16**

SCARPA



Russiagate

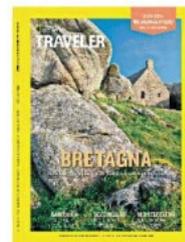


Conte: "Non sapevo della cena segreta" E Renzi lo attacca

di **Pucciarelli e Vitale** **a pagina 18**

Domani in omaggio

Traveler va in bici dieci itinerari per riscoprire l'Italia



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 Vincenzimano, 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 Storia della Resistenza
€ 12,60

NZ



LA POLITICA
CONTE E IL RUSSLAGATE
"NON INCONTRAI BARRI"
 FEDERICO CAPURSO



«Non ne ero a conoscenza». Giuseppe Conte nega ogni coinvolgimento nell'incontro - rivelato da Repubblica - tra Bill Barr e l'allora capo dei servizi italiani Vecchione. - PAGINA 12

IL RICORDO
LORENZO MONDO
ERA MIO PADRE
 ALESSANDRO MONDO



«Guarda com'è elegante la loro livrea: sono creature innocue, e molto utili. Peccato che la gente le schifi, e talora le perseguiti». Loro erano le salamandre in Valle Pellice. - PAGINA 28



30 APRILE 2022
 PLAN MAISON CERVINO

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 20 APRILE 2022



30 APRILE 2022
 PLAN MAISON CERVINO

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867
 1,70 € II ANNO 156 II N.108 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

L'ASSEDIO DELLE FORZE DEL CREMLINO ALLE ACCIAIERIE AZOVSTAL. "ALMENO 300 CIVILI SOTTO LE MACERIE, CI SONO MOLTI BAMBINI"

Le ceneri di Mariupol

MONICA PEROSINO, ANNA ZAFESOVA



"Nelle fosse di Bucha altri quattrocento corpi"
 LETIZIA TORTELLO
 Spuntano nelle cantine, dalle buche scavate in fretta. La terra smossa puzza di fossa comune. - PAGINA 6

Arrivano le nuove armi Usa "Non cederemo un metro"
 FRANCESCO SEMPRINI
 Alexandra sta per compiere 21 anni, ha un viso da fanciulla. Ha fatto «la scelta» e la racconta. - PAGINA 4

LA PANDEMIA
 Mantovani: "Il Covid c'è quarta dose per tutti e la mascherina è utile"
 FRANCESCO RIGATELLI



L'ANALISI
 IL VIRUS CHE CAMBIA CIDIRÀ COME REAGIRE
 ANTONELLA VIOLA
 Guardando alla attuale situazione epidemiologica dei Paesi colpiti dalla variante Omicron BA.2 si possono fare ragionamenti interessanti e utili. La Cina, nella prima fase della pandemia, è sembrata molto più abile dei Paesi occidentali nel contenimento del contagio. Restrizioni durissime, numero di contagi molto limitato, soprattutto a paragone con l'Europa. - PAGINA 25

BIDEN SENTE I LEADER DEL G7: ALTRE SANZIONI CONTRO MOSCA. SCHOLZ: SOSTEGNO A KIEV ANCHE CON I MEZZI MILITARI

Draghi: tetto sul gas, accordo vicino

IL COMMENTO
COSÌ CI INTRAPPOLA LA LOGICA ZELENSKY
 DOMENICO QUIRICO
 Zelensky ci intimidisce. Perché la sua collera contro i russi è vera, l'orrore di ritrovarsi nella gabbia di Putin e di rischiare la sconfitta per poi essere esibito come il trofeo conquistato, lui e il suo popolo, gli brucia in gola. - PAGINA 10

L'ECONOMIA

Perché il default russo è diventato più probabile
 Giorgio Arfaras

LA POLEMICA

I Måneskin, "Fuck Putin" e quello che noi pensiamo
 Simonetta Sciandivasci

L'INTERVENTO
LA PACE DEL PAPA CUCE E NON TAGLIA
 ANTONIO SPADARO
 Caro Direttore, quando Francesco ha parlato della Chiesa come «ospedale da campo dopo una battaglia», aveva davanti agli occhi uno scenario mondiale da «guerra mondiale a pezzi». Ha elencato alcuni di questi pezzi. - PAGINA 11

I DIRITTI
IL TRENO DEI NORMALI E I DISABILI INVISIBILI
 GIANLUCA NICOLETTI
 Nulla mi sorprende nel travagliato contro esodo di Pasquetta dei 27 ragazzi disabili psichici. Avrei piuttosto trovato singolare se le Ferrovie dello Stato avessero, comunque, riservato uno scompartimento per far viaggiare in sicurezza quel drappello di socialmente invisibili. Ancor di più sarei restato incredulo se avessi saputo di una gara tra i passeggeri, per cedere il posto a cui quei ragazzi avevano diritto. - PAGINA 17

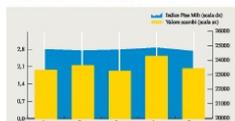
BUONGIORNO
 Un sondaggio di Ilvo Diamanti quantifica in uno su quattro gli italiani persuasi che l'informazione italiana sulla guerra sia «distorta o pilotata». Ci si potrebbe consolare con gli altri tre, se non mi venisse in mente la battuta di Daniele Luttazzi: il cinquanta per cento degli italiani è infedele; bene, se non siete voi è il vostro coniuge. Uno su quattro, spiega Diamanti, ritiene le immagini provenienti dall'Ucraina una montatura di Volodymyr Zelensky, e gli articoli di giornale una conseguenza gravida di aggettivi per interessi politici tesi a demolire la reputazione e la carriera di Vladimir Putin. I sondaggi riflettono un'opinione creata dai media, ha detto una volta Pascal Bruckner, in ottimo esercizio di ironia, e del resto da che sono al mondo ho visto accreditate sulla stampa, una volta da

La diabolica trama | MATTIA FELTRI
 una testata una volta dall'altra, le più mirabolanti teorie del complotto; per cui oggi, liberati dal timore di sembrare i matti del villaggio, i complottisti volano di social in social e si danno forza a vicenda. Non per niente gli elettori di F.lli d'Italia sono i massimi contribuenti alla tesi della diabolica trama, addirittura sei su dieci. Poi arrivano gli elettori leghisti, il cinquantacinque per cento, e quelli grillini, il cinquantadue. Sono, guarda un po', i tre partiti più solidamente avversi al sistema, reputato una cupola clitoria e mafiosa per strangolare il popolo probo con quel che capita, immigrati o vaccini. Considerare quella ucraina un'autominvasione come prosecuzione con altri mezzi della congiura di Soros e dei rettiliani, certifica che i sondaggi di opinione sono opinioni chieste a chi non ne ha.

NOVITÀ
SUSTENIUM PLUS 50
 LA TUA ENERGIA FISICA E MENTALE DOPO I 50 ANNI
 VITAMINE
 COMPLESSO edifit
DAI ENERGIA ALLA TUA ENERGIA.




Ftse Mib 24.624,41



BORSA -0,96% **1€ = \$1,0803**

BORSE ESTERNE

Dow Jones	34.905	▲	Euro Stoxx	4.900	▲
Nasdaq	13.560	▲	SPREAD		
S&P 500	4.447	▲	Btp Bund 10Y	163,60	▲
Francoforte	14.183	▲	RENDIMENTI		
Zurigo	13.281	▲	Btp 10Y	2,5460	▲
Londra	7.601	▲	Bond 10Y	0,9100	▲
Parigi	6.520	▲	FUTURE		
VALUTE			Euro Stoxx	133,5	▲
Euro Sterlina	0,9296	▲	Euro Bund	154,34	▲
Euro Yen	136,40	▲	Ftse Mib	24.620	▲

I sistemi refrigeranti di Epta in borsa a giugno Valutazione 1,8-2 miliardi

L'offerta sarà mista con un aumento di capitale fino a 100 milioni e la cessione di azioni da parte del socio di controllo Hdp Bertolino a pagina 13



Il principe Carlo d'Inghilterra vara il suo manifesto per la moda green

Svelato il nuovo progetto della task force guidata da Federico Marchetti

Bottoni in MF Fashion

Anno XXXIV n. 76

Mercoledì 20 Aprile 2022

€2,00 *Chasseditori*



Con MF Magazine e forfazione 111 € 0,30 (€ 2,00 + € 3,00) Con MF Magazine forfazione 08 € 0,30 (€ 2,00 + € 3,00) Spedizione in A.P. art. 1, c. 1, L. 4804/DCM Milano - UE 1, 40 - CH 4,00/Francia € 3,00

FERME LE PRINCIPALI ATTIVITÀ OIL & GAS DEL PAESE

Libia, il blocco si estende

Sempre più incerto l'auspicato raddoppio delle importazioni di metano verso l'Italia L'embargo su quello russo è impedito dal veto dell'Ungheria. Dubbi dalla Germania L'esperto Dal Fabbro: indipendenti da Mosca solo se spianiamo la strada ai decreti

AUTO ELETTRICHE, SI ACCENDE LA CORSA ALLE MATERIE PRIME PER LE BATTERIE

Bertolino, Santoro e Zoppo alle pagine 3 e 7



OBIETTIVO M&A

Novamont guarda alla borsa per trovare le risorse e crescere nelle bioplastiche

Messia a pagina 8

FONDI IN MOVIMENTO

Mediaset España chiede a Citi di valutare prezzo dell'opas

Carosielli e Deugeni a pagina 11

ANTICIPAZIONE MF

Dufry-Autogrill verso le nozze Edizione resterà primo socio col 20%

Follis a pagina 13



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

Scopri come diventare HUB Noverim! Inquadra il Qr Code



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



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

Mario Rossi Dott. Commercialista 12h •

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

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

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

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

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



Porto di Trieste, volumi record. D'Agostino: «Li supereremo». E Venezia pronta al recupero sulle crociere

Dati Assoport: nel '21 è al vertice in Italia. Il presidente D'Agostino: «Guardiamo a produzione energetica, insediamenti industriali, agricoltura». Di Blasio: «Investimenti per oltre 1 miliardo di euro»

TRIESTE. A volte i numeri parlano, ma non sempre dicono tutto. I dati di **Assoport** riferiti al '21 vedono Trieste al primo posto per merci movimentate con oltre 58 milioni di tonnellate e al primo per le rinfuse liquide, con 37,4 milioni di tonnellate. Registrano l'avanzata di Trieste nel settore crociere, lo stesso in cui Venezia, viceversa, patisce lo stop alle grandi navi bianche in laguna e sconta le difficoltà degli approdi alternativi. Quel che i numeri non raccontano è la vision che sta dietro alle Autorità portuali «di sistema», definizione cara a Zeno D'Agostino, alla guida dell'**Adsp** Mare Adriatico Orientale. «I dati e i trend sono importanti - spiega - ma non è il solo traffico che può dare l'idea di un sistema portuale in salute». E un porto è sì «un sistema a servizio dell'economia, ma è esso stesso economia. Abbiamo lavorato per costruire un mondo in cui il successo non si misura con una tonnellata in più o in meno o col numero dei container - rimarca -. Facciamo molte altre cose, basta pensare ai cantieri di Bat o alla piattaforma per il fresco a cui sommiamo trasporto e logistica». Il focus sull'attività rileva il trend delle crociere «che si presentano con numeri importanti» sia a Trieste

che a Monfalcone. Nel Ro-Ro nel '21 «abbiamo raggiunto un record storico e ora, ad aprile, registriamo +16% il che significa - prosegue D'Agostino - che supereremo quel record». Incremento a doppia cifra per i container e cresce l'intermodalità ferroviaria (Trieste è primo in Italia per treni movimentati). La stima è che l'area portuale mobiliti oltre 1 miliardo di euro di investimenti, e non solo italiani: quelli di tedeschi e ungheresi sono un altro elemento di valutazione dell'attrattività di Trieste e certificano la nascita «di un nuovo baricentro europeo che finalmente ribalta - ancora D'Agostino - la visione di un'Europa portuale che ha un solo punto nodale situato a nord, mentre invece ce n'è un altro più a sud». Si può parlare di competizione con Venezia? «Io non credo ci sia un altro porto che fa le stesse cose che si fanno oggi a Trieste e a Monfalcone - risponde Zeno D'Agostino -. Stiamo ragionando in termini di produzione energetica, di insediamenti industriali, di agricoltura in porto franco... con chi dovremmo competere? Forse la competizione può declinarsi su alcuni anelli della catena più tradizionali legati al porto, ma non credo che il numero dei container sia la misura della competitività del nostro porto. Se invece guardiamo ad altro credo siano pochi i porti che riescono a stare al passo con Trieste, sulla base di quel che facciamo e faremo da qui a 10 anni». Disegni strategici di medio periodo puntano a ridisegnare il modello di portualità anche in Veneto, come spiega Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'**Adsp** del Mare Adriatico Settentrionale, «un modello caratterizzato



dalle specificità del nostro porto, che dev'essere integrato, regolato (in stretto coordinamento con l'operatività del Mose per una sincronizzazione del coordinamento delle navi in ingresso e in uscita), innovativo, digitale, green, connesso e in continuo dialogo col territorio». Traffici in ripresa anche a Venezia e Chioggia e nuove regole per le concessioni demaniali marittime. «Ma il porto mira anche a evolvere sviluppando la sua vocazione di hub energetico - prosegue Di Blasio -: ci stiamo muovendo sui fronti dell'efficientamento energetico dei nostri asset, del cold ironing delle banchine, dei carburanti alternativi (Gas Liquefatto Naturale) e dell'Idrogeno». Sul tema crociere e il passaggio dello scettro da Venezia a Trieste, De Blasio rimarca gli impegni, e il lavoro, per garantire un futuro al settore a Venezia, che resta meta ambita delle compagnie, e fra questi il presidente ricorda il varo del primo degli approdi temporanei per le navi da crociera e il relativo terminal per accoglienza e gestione dei passeggeri. La stima, dopo l'entrata in servizio del secondo ormeggio, è di accogliere nel 2022 circa 200 navi (tra Venezia, Marghera e, da ultimo e in fase di studio, Chioggia). E no, non competizione bensì «sinergie» con Trieste. Confermando la vocazione di Venezia ad essere «uno dei nodi fondamentali della rete trans-europea di trasporto», De Blasio richiama gli investimenti previsti nel piano strategico dell'Autorità: quasi un miliardo di euro «da destinare a quella che abbiamo definito la rigenerazione del sistema portuale veneto, nell'ottica della creazione di un hub intermodale e logistico». e.delgiudice@gnn.it

Informazioni Marittime

Trieste

Duisburg-Cervignano, nuovo collegamento con il centro Europa per il porto di Trieste

Con questo ulteriore servizio ferroviario, si consolida il progetto di "banchina estesa" per lo scalo giuliano

Ha cominciato ad essere operativo poco prima di Pasqua il nuovo collegamento ferroviario tra Duisburg e l' Adriatico. Il link tra la società tedesca Duisport (che possiede il 15% di Interporto Trieste) e l' Interporto di Cervignano segna il solco del lancio per il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Il porto di Trieste rinforza così il concetto di " banchina estesa ". Container e rimorchi possono essere trasportati due volte a settimana con uno shuttle dal porto di Duisburg a Cervignano. La navetta prosegue poi per Trieste, dal quale è possibile sfruttare un link diretto via ro-ro per la Turchia. Inizialmente, il servizio sarà due volte a settimana, ma da maggio in poi continuerà con quattro viaggi settimanali di andata e ritorno.



The image is a screenshot of the 'Informazioni Marittime' website. At the top, there is a navigation bar with the text 'CAMPANIA tre porti un unico sistema' and 'AMICI NAUICI - CASTELLAMARE STABIA'. Below this is a search bar and a date indicator '19 aprile 2022, Aggiornato alle 05:50'. The main heading of the article is 'Duisburg-Cervignano, nuovo collegamento con il centro Europa per il porto di Trieste'. Below the heading is a sub-headline: 'Con questo ulteriore servizio ferroviario, si consolida il progetto di "banchina estesa" per lo scalo giuliano'. At the bottom of the article preview, there is an aerial photograph of a large industrial or port facility with several large blue-roofed buildings.

Shipping Italy

Trieste

In vendita all' asta il 17,75% di Tami (controllante di Trieste Terminal Passeggeri)

Nel 2022 il traffico atteso in Alto Adriatico supererà abbondantemente i 210 scali e 500mila passeggeri. Accosti previsti per Ncl anche al Trieste Marine Terminal

Il liquidatore giudiziale di Giuliana Bunkeraggi in liquidazione, Giancarlo Crevatin, ha disposto la pubblicazione di un avviso relativo alla vendita, fissata per il 20 maggio prossimo alle ore 12, di una partecipazione societaria pari al 17,75% del capitale sociale della società 'Trieste Adriatic Maritime Initiatives S.r.l. - TAMI S.r.l.' (vale a dire una quota di 1.106.149 euro su un capitale sociale sottoscritto e versato di 6.232.500 milioni). 'La società TAMI S.r.l. controlla al 60% la società Trieste Terminal Passeggeri S.p.a. - TTP S.p.A. gestore, tra l'altro, del terminal crociere del Porto di Trieste' si legge nell' avviso che ricorda come spetti agli altri soci attuali (Costa Crociere, Msc Crociere e Assicurazioni Generali) 'il diritto di prelazione'. Il prezzo di vendita a base d' asta è fissato in 700.000 euro mentre ogni rilancio sarà minimo di 10.000 euro. Il termine per la presentazione delle offerte è fissato alle ore 12 del 18 maggio prossimo mentre entro 60 giorni avverrà l' aggiudicazione definitiva. Dopo un 2021 chiuso con 210 scali e circa 500 mila passeggeri transitati, i porti di Trieste e Monfalcone nel 2022 prevedono un significativo balzo in avanti grazie agli itinerari programmati da Msc Crociere (che ha aperto la stagione con l' arrivo di Msc Fantasia), Costa Crociere, Norwegian Cruise Line Holding, Tui Cruises, P&O Cruises, Phoenix Reisen, Marella Cruises UK e Prestige Cruise Holding. Il porto di Monfalcone si conferma scalo crocieristico e ospiterà 24 approdi mentre per quanto riguarda il porto di Trieste, alla storica banchina del Molo Bersaglieri, si aggiunge l' ormeggio 57 del porto nuovo, che verrà utilizzato per tutta la stagione da Norwegian Cruise Line Holding. Tutto ciò è stato possibile grazie alla preziosa collaborazione di Trieste Marine Terminal. Ciò si è reso necessario perchè il secondo accosto della stazione marittima dello scalo giuliano è inutilizzabile per lavori. Possibile che durante l' anno si aggiungano anche altri scali poiché i due porti dell' authority giuliana sono pronti a ospitare eventuali cambi di itinerario dovuti a condizioni meteo avverse nei porti limitrofi (Venezia - Marghera in particolare).

Il liquidatore giudiziale di Giuliana Bunkeraggi in liquidazione, Giancarlo Crevatin, ha disposto la pubblicazione di un avviso relativo alla vendita, fissata per il 20 maggio prossimo alle ore 12, di una partecipazione societaria pari al 17,75% del capitale sociale della società 'Trieste Adriatic Maritime Initiatives S.r.l. - TAMI S.r.l.' (vale a dire una quota di 1.106.149 euro su un capitale sociale sottoscritto e versato di 6.232.500 milioni). 'La società TAMI S.r.l. controlla al 60% la società Trieste Terminal Passeggeri S.p.a. - TTP S.p.A. gestore, tra l'altro, del terminal crociere del Porto di Trieste' si legge nell' avviso che ricorda come spetti agli altri soci attuali (Costa Crociere, Msc Crociere e Assicurazioni Generali) 'il diritto di prelazione'. Il prezzo di vendita a base d' asta è fissato in 700.000 euro mentre ogni rilancio sarà minimo di 10.000 euro. Il termine per la presentazione delle offerte è fissato alle ore 12 del 18 maggio prossimo mentre entro 60 giorni avverrà l' aggiudicazione definitiva. Dopo un 2021 chiuso con 210 scali e circa 500 mila passeggeri transitati, i porti di Trieste e Monfalcone nel 2022 prevedono un significativo balzo in avanti grazie agli itinerari programmati da Msc Crociere (che ha aperto la stagione con l' arrivo di Msc Fantasia), Costa Crociere, Norwegian Cruise Line Holding, Tui Cruises, P&O Cruises, Phoenix Reisen, Marella Cruises UK e Prestige Cruise Holding. Il porto di Monfalcone si conferma scalo crocieristico e ospiterà 24 approdi mentre per quanto riguarda il porto di Trieste, alla storica banchina del Molo Bersaglieri, si aggiunge l' ormeggio 57 del porto nuovo, che verrà utilizzato per tutta la stagione da Norwegian Cruise Line Holding. Tutto ciò è stato possibile grazie alla preziosa collaborazione di Trieste Marine Terminal. Ciò si è reso necessario perchè il secondo accosto della stazione marittima dello scalo giuliano è inutilizzabile per lavori. Possibile che durante l' anno si aggiungano anche altri scali poiché i due porti dell' authority giuliana sono pronti a ospitare eventuali cambi di itinerario dovuti a condizioni meteo avverse nei porti limitrofi (Venezia - Marghera in particolare).

Tunnel val Fontanabuona, Aspi presenta progetto da 230 milioni

Toti, svolta epocale da qui non si torna indietro

Un'opera da 230 milioni di euro con un nuovo svincolo sull'autostrada A12 e una rampa lunga 5,6 chilometri in gran parte sotterranea con due gallerie per collegare la costa del Tigullio con il suo entroterra, a Moconesi. E' quanto previsto dal progetto definitivo presentato da Aspi, a Cicagna, del Tunnel della Val Fontanabuona. "Il progetto presentato oggi - afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - rappresenta una svolta epocale per questo territorio. Da qui non si torna indietro: dopo decenni di attesa, almeno una cinquantina, siamo pronti a partire per realizzare quest'opera, strategica per la Val Fontanabuona. Adesso è il momento di correre: la certezza della realizzazione di questa infrastruttura è importante non solo per i residenti ma anche per le imprese attuali e soprattutto per quelle che, programmando oggi i loro investimenti nel medio periodo, decideranno di insediarsi qui". Alla presentazione sono intervenuti, tra gli altri, anche i parlamentari liguri Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera, Edoardo Rixi e Roberto Traversi, entrambi componenti della Commissione, insieme ai sindaci del territorio e ai rappresentanti di Confindustria. "Oggi partecipiamo ad una giornata importantissima che segna una tappa decisiva sull'annosa questione del Tunnel della Valfontanabuona - dice il sindaco metropolitano, Marco Bucci -. Il Tunnel farà circolare più rapidamente merci e persone, creando le condizioni per nuovi investimenti industriali e renderà questi luoghi più competitivi dal punto di vista della logistica e del turismo". Il tunnel della Valfontanabuona fa parte dell'Accordo di ristoro sottoscritto il 14 ottobre 2021 tra Regione Liguria, Comune di Genova, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, Autostrade per l'Italia e il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, nel quale Aspi si è impegnata a realizzare, fra le altre cose, interventi per 930 milioni di euro sul territorio: 700 milioni di euro per il tunnel subportuale di Genova e 230 milioni di euro per il collegamento dell'autostrada A12 con la Val Fontanabuona. "Non solo grandi opere, ma interventi complessi strategici per la connettività e lo sviluppo del territorio - aggiunge l'Amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Roberto Tomasi -. Il tunnel Val Fontanabuona è un ulteriore tassello che dimostra ancora una volta la validità dell'accordo di Genova, con cui Aspi si è impegnata a realizzare opere sul territorio per oltre un miliardo di euro". Il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo completo che si innesta sull'A12 nel tratto compreso tra le gallerie esistenti Giovanni Maggio e Casalino, con rampe di immissione/uscita sia in direzione Genova sia in direzione Livorno. I lavori, che si stima, avranno una durata di circa 5 anni a seconda delle soluzioni adottate, potranno iniziare non appena terminati i passaggi amministrativi necessari.



Tunnel Fontanabuona, il progetto Aspi: svincolo su A12 e collegamento di 5,6 km con la costa

Un' opera da 230 milioni di euro, lavori in cinque anni

Un' opera da 230 milioni di euro con un nuovo svincolo sull' autostrada A12 e una rampa lunga 5,6 chilometri in gran parte sotterranea con due gallerie per collegare la costa del Tigullio con il suo entroterra, a Moconesi : oggi, nel teatro di Cicagna è stato presentato il progetto definitivo del Tunnel della Val Fontanabuona predisposto da Autostrade per l' Italia. Intervenuti, tra gli altri, anche i parlamentari liguri Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera, Edoardo Rixi e Roberto Traversi, entrambi componenti della Commissione, insieme ai sindaci del territorio e ai rappresentanti di Confindustria. "Il progetto presentato oggi - afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - rappresenta una svolta epocale per questo territorio. Da qui non si torna indietro: dopo decenni di attesa, almeno una cinquantina, siamo pronti a partire per realizzare quest' opera, strategica per la Val Fontanabuona, con un valore importante in termini di know how industriale e di imprenditoria, e per tutto il Tigullio, un' area densamente abitata, meta turistica di pregio che ha bisogno di un entroterra agevolmente raggiungibile. Adesso è il momento di correre: la certezza della realizzazione di questa infrastruttura -

prosegue Toti - è importante non solo per i residenti ma anche per le imprese attuali e soprattutto per quelle che, programmando oggi i loro investimenti nel medio periodo, decideranno di insediarsi qui. Dopo due anni durissimi, si è conclusa la fase di emergenza sanitaria: quello che abbiamo di fronte è un grande periodo di sviluppo, con una mole importante di risorse nazionali ed europee destinate alla Liguria per cui abbiamo bisogno di spazi, investimenti industriali, di luoghi competitivi dal punto di vista logistico e infrastrutturale. Credo che, da questo punto di vista, la Val Fontanabuona possa contribuire moltissimo". "Oggi partecipiamo ad una giornata importantissima che segna una tappa decisiva sull' annosa questione del Tunnel della Valfontanabuona - dice il sindaco metropolitano, Marco Bucci -. Il Tunnel farà circolare più rapidamente merci e persone, creando le condizioni per nuovi investimenti industriali e renderà questi luoghi più competitivi dal punto di vista della logistica e del turismo. Siamo di fronte a un' occasione formidabile di rinascita e rilancio economico per una porzione importantissima dell' entroterra del Genovesato, con benefici enormi per il distretto artigianale e per la capacità di questo territorio di attrarre nuove aziende, persone e famiglie". "Tutto il territorio ha lavorato in modo coeso con le Istituzioni verso questo obiettivo - ha affermato il sindaco di Cicagna Marco Limoncini - insieme anche alle associazioni a partire da Confindustria. Questa grande unità di intenti ci porterà a trarre questo collegamento autostradale, un' opera che toglierà dall' isolamento la Val Fontanabuona ma tutto il Tigullio, consentendo imprese di investire qui e ai nostri giovani di continuare a vivere nell' entroterra. Grazie alla Regione per aver voluto e organizzato questo incontro a rimarcare l' impegno



Un'opera da 230 milioni di euro con un nuovo svincolo sull'autostrada A12 e una rampa lunga 5,6 chilometri in gran parte sotterranea con due gallerie per collegare la costa del Tigullio con il suo entroterra, a Moconesi: oggi, nel teatro di Cicagna è stato presentato il progetto definitivo del Tunnel della Val Fontanabuona.

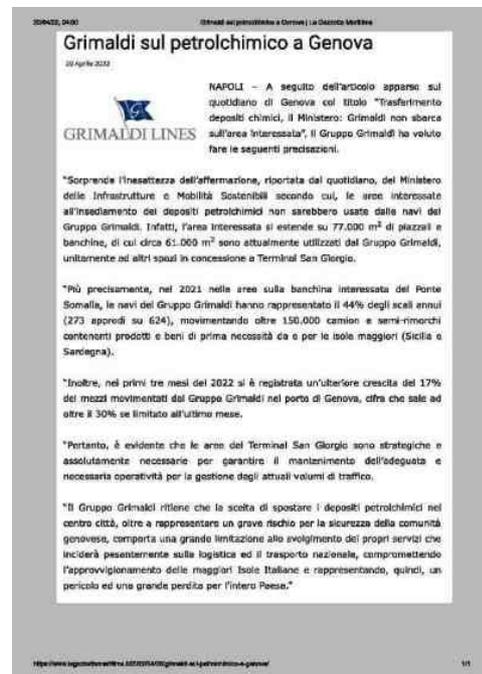
BizJournal Liguria

Genova, Voltri

comune, con il supporto di tutti i sindaci presenti". "Se siamo arrivati qui è anche grazie all' impegno di tanti che, insieme alla Regione e alla Città Metropolitana, hanno lavorato per raggiungere questo obiettivo - ha aggiunto l' assessore regionale alle Infrastrutture Giacomo Giampedrone - credendo fortemente in quest' opera e nelle potenzialità di sviluppo ad essa legate: gli imprenditori, i sindaci, i parlamentari liguri. Sono certo che questa sia la strada giusta e che questo tunnel - conclude - diventerà un importante volano di crescita e sviluppo per questa valle". Il tunnel della Valfontanabuona fa parte dell' Accordo di ristoro sottoscritto il 14 ottobre 2021 tra Regione Liguria, Comune di Genova, **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, Autostrade per l' Italia e il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, nel quale Aspi si è impegnata a realizzare, fra le altre cose, interventi per 930 milioni di euro sul territorio: 700 milioni di euro per il tunnel subportuale di Genova e 230 milioni di euro per il collegamento dell' autostrada A12 con la Val Fontanabuona. "Non solo grandi opere, ma interventi complessi strategici per la connettività e lo sviluppo del territorio - aggiunge l' Amministratore delegato di Autostrade per l' Italia Roberto Tomasi - Il tunnel Val Fontanabuona è un ulteriore tassello che dimostra ancora una volta la validità dell' accordo di Genova, con cui Aspi si è impegnata a realizzare opere sul territorio per oltre un miliardo di euro. Insieme a infrastrutture come il tunnel subportuale, la nostra Società non si sottrae alla sfida dello sviluppo, impegnandosi nella progettazione e realizzazione di assi di penetrazione fondamentali, tesi a sciogliere l' annosa questione dei collegamenti sul territorio". Il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo completo che si innesta sull' Autostrada A12 nel tratto compreso tra le gallerie esistenti Giovanni Maggio e Casalino, con rampe di immissione/uscita sia in direzione Genova sia in direzione Livorno. Il collegamento vero e proprio tra la costa ligure e la Val Fontanabuona sarà una rampa di circa 5.6 km , con sviluppo principalmente in sotterraneo attraverso la realizzazione delle gallerie Caravaggio e Fontanabuona di lunghezza rispettivamente pari a 2093 e 2583 m. Nel tratto terminale, in prossimità dell' innesto sulla strada provinciale SP22, è prevista la realizzazione della barriera di esazione. Il progetto prevede inoltre l' intervento di adeguamento della SP22 tra il punto di intersezione con la rampa principale e la SP225 in corrispondenza dell' abitato di Moconesi. In corrispondenza delle due intersezioni è prevista la realizzazione di due rotatorie e la realizzazione di un nuovo ponte per l' attraversamento del Torrente Lavagna. I lavori, che si stima, avranno una durata di circa 5 anni a seconda delle soluzioni adottate, potranno iniziare non appena terminati i passaggi amministrativi necessari. In riferimento a questo, il 3 marzo 2022 Aspi ha inviato al Mims la documentazione progettuale (Progetto Definitivo comprensivo di Studio di Impatto Ambientale) conforme alle Linee Guida per l' esame dei progetti emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e il 31 marzo 2022 ha presentato l' istanza per l' avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, trasmettendo al Mite lo Studio di Impatto Ambientale aggiornato. È stata affidata ed è in corso la progettazione esecutiva con le relative indagini geognostiche di approfondimento.

Grimaldi sul petrolchimico a Genova

NAPOLI A seguito dell'articolo apparso sul quotidiano di Genova col titolo Trasferimento depositi chimici, il Ministero: Grimaldi non sbarca sull'area interessata, il Gruppo Grimaldi ha voluto fare le seguenti precisazioni. Sorprende l'inesattezza dell'affermazione, riportata dal quotidiano, del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili secondo cui, le aree interessate all'insediamento dei depositi petrolchimici non sarebbero usate dalle navi del Gruppo Grimaldi. Infatti, l'area interessata si estende su 77.000 m2 di piazzali e banchine, di cui circa 61.000 m2 sono attualmente utilizzati dal Gruppo Grimaldi, unitamente ad altri spazi in concessione a Terminal San Giorgio. Più precisamente, nel 2021 nelle aree sulla banchina interessata del Ponte Somalia, le navi del Gruppo Grimaldi hanno rappresentato il 44% degli scali annui (273 approdi su 624), movimentando oltre 150.000 camion e semi-rimorchi contenenti prodotti e beni di prima necessità da e per le isole maggiori (Sicilia e Sardegna). Inoltre, nei primi tre mesi del 2022 si è registrata un'ulteriore crescita del 17% dei mezzi movimentati dal Gruppo Grimaldi nel porto di Genova, cifra che sale ad oltre il 30% se limitato all'ultimo mese. Pertanto, è evidente che le aree del Terminal San Giorgio sono strategiche e assolutamente necessarie per garantire il mantenimento dell'adeguata e necessaria operatività per la gestione degli attuali volumi di traffico. Il Gruppo Grimaldi ritiene che la scelta di spostare i depositi petrolchimici nel centro città, oltre a rappresentare un grave rischio per la sicurezza della comunità genovese, comporta una grande limitazione allo svolgimento dei propri servizi che inciderà pesantemente sulla logistica ed il trasporto nazionale, compromettendo l'approvvigionamento delle maggiori Isole Italiane e rappresentando, quindi, un pericolo ed una grande perdita per l'intero Paese.



Tunnel Valfontanabuona: entro il 2023 inizio lavori, consegna prima del 2030

Silvia Isola

Un progetto che vede la luce dopo oltre sessant'anni quello del Tunnel della Valfontanabuona, che cambierà le sorti del territorio e potrà far uscire l'entroterra del Levante di uscire dall'isolamento infrastrutturale. Con un investimento di 230 milioni di euro, un tunnel collegherà il comune di Cicagna, gli abitanti e le imprese del territorio direttamente all'autostrada A12. Per i sindaci, da Marco Limoncini ai colleghi degli altri comuni, questa è una "opportunità che permetterà di combattere lo spopolamento dell'entroterra". La viabilità in Liguria è pesantemente colpita dalla necessità di portare a compimento interventi su manutenzione sulle autostrade della Liguria. "L'ambientalismo dogmatico dice di non toccare il territorio, noi crediamo che mantenerlo serva proprio a tutelarlo e a tutelare coloro che ci abitano. Il dibattito sulle opere compensative è nato dalla grande tragedia di Ponte Morandi e ci pone di fronte ad una riflessione. Quella vicenda ha cambiato l'idea del paese su chi gestisce un bene in concessione, che deve farlo non come se fosse suo, ma come un bene pubblico quale è. Questo cambio di passo c'è stato nella nuova gestione di Autostrade", commenta l'onorevole Raffaella Paita, presidente Commissione dei Trasporti alla Camera. "Abbiamo già compiuto il lavoro di dialogo con i cittadini, c'è il progetto, ci sono i finanziamenti: ora il traguardo finale non deve essere quello del 2030, sarebbe sbagliato. Bisogna fare prima". "Venivo spesso da giovane nella zona, il tunnel di Bargagli è stato un grande passo avanti e fin da giovane ho capito l'importanza di realizzare tunnel nelle vallate. Quando ci è stata data la possibilità di riflettere su questo progetto, abbiamo lavorato assieme all'onorevole Paita e all'onorevole Rixi" ha ricordato il sindaco della città metropolitana di Genova Marco Bucci. C'è una concreta possibilità che nel 2023 possano iniziare i cantieri, ma bisogna essere tutti d'accordo: il valore principale è avere il tunnel, anche se passa vicino a casa mia. I tecnici penseranno a come fare in fretta per consegnarci quest'opera". Il traguardo non è però il progetto finanziato, ma la partenza del cantiere per chi da tempo lavora per portare a compimento quest'opera. "L'opera consente di rilanciare non solo l'attività delle imprese, ma anche il turismo del territorio come Santo Stefano d'Aveto. Aspettiamo quest'opera dagli anni Settanta, da quando ho iniziato la mia attività come viceministro ho lavorato assieme ai colleghi per poter vedere diventare realtà". Secondo il presidente della Regione Giovanni Toti, "Il progetto rappresenta una svolta epocale per questo territorio. Da qui non si torna indietro: dopo decenni di attesa, almeno una cinquantina, siamo pronti a partire per realizzare quest'opera, strategica per la Val Fontanabuona. Adesso è il momento di correre: la certezza della realizzazione di questa infrastruttura è importante non solo per i residenti ma anche per le imprese attuali e soprattutto per quelle che, programmando oggi i loro investimenti nel medio periodo, decideranno di insediarsi qui". Lui gi Attanasio,



PrimoCanale.it

Genova, Voltri

presidente della Camera di commercio di Genova, sottolinea come il tunnel della Fontanabuona fosse da tempo "una delle priorità per lo sviluppo della Regione". Si tratta di una infrastruttura vitale per unire l'entroterra al Tigullio e anche per dare un'entroterra al Tigullio, che potrebbe riscoprirsi attrattivo come la Costa Azzurra. Chi sia pratico della zona sa che ogni mattina c'è il fondovalle intasato, con code e affaticamento della viabilità: il tunnel decongestionerà il traffico e renderà più accessibile il vivace tessuto produttivo locale". "Credere nelle opere anche quando sono molto lontane nel tempo è uno dei compiti dell'amministrazione che non deve mai arrendersi". L'accordo del Comune di Genova e di Regione Liguria con Autostrade per l'Italia ha significato grande lungimiranza che consentirà di realizzare un sogno e restituire delle infrastrutture meglio di come erano prima, dopo tragedie ed emergenze", commenta così questo traguardo l'assessore alle Infrastrutture di Regione Liguria Giacomo Giampedrone. Edoardo Rixi, leader ligure della Lega, parlamentare e al momento della firma dell'accordo viceministro alle Infrastrutture, commenta: "Questo tunnel, atteso dalla fine degli anni Settanta, sarà l'inizio di una gronda di Levante per superare il traffico locale diretto a Genova e consentirà di raggiungere dal Tigullio l'entroterra e Santo Stefano, per rilanciare intero territorio. È un'opera frutto di una scelta coraggiosa e trasversale, nata quando ero viceministro ai tempi del Morandi: una delle opere compensative. La sottoinfrastrutturazione del nostro territorio crea problemi e chi ha creato problemi deve fare la sua parte per far rifiorire il territorio". "C'è tantissimo da fare - prosegue - ci aspettano 8 anni di lavori, si tratta di veder partire la gronda di ponente, abbiamo analizzato tutte le strutture su Autostrade e in alcuni casi saranno chiusi per qualche tempo alcuni tratti, il che significa che la situazione non migliorerà nell'immediato: si tratta delle conseguenze di un danno dovuto alla combinazione tra mala gestione privata e carenze di controlli pubblici, sono determinato a far sì che situazioni simili non si ripetano". Il tunnel della Valfontanabuona fa parte dell'Accordo di ristoro sottoscritto il 14 ottobre 2021 tra Regione Liguria, Comune di Genova, **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, Autostrade e il ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, che prevede interventi per 930 milioni di euro sul territorio: 700 milioni di euro per il tunnel subportuale di Genova e 230 milioni di euro per il collegamento dell'autostrada A12 con la Val Fontanabuona.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Msc alza i noli per le spedizioni dai porti liguri agli Stati Uniti

Interessate le tratte da Genova e La Spezia verso New York e Long Beach

Rincari in arrivo per le spedizioni via mare di container dall'Italia verso gli Usa. Msc ha infatti annunciato l'introduzione, dal prossimo 13 maggio, di un sovrapprezzo di tipo Fak (Freight All kinds) per gli invii dai porti di **Genova** e La Spezia. Da quel giorno, e fino alla fine dello stesso mese, il costo del trasporto di un container da 20 dal capoluogo ligure a New York passerà da 9.500 a 10.000 dollari, mentre per un box da 40 la tariffa salirà da 13.500 a 14.000 dollari. Più pesanti gli aumenti sulla tratta La Spezia Long Beach, dove per un contenitore da 20 il costo della spedizione salirà a 14.000 dollari (da 13.000) e per uno da 40 si passerà da 18.500 a 20.500 dollari.

The screenshot shows the top part of a news article on the Shipping Italy website. At the top is a dark blue navigation bar with a search icon and a menu icon. Below it is the 'SHIPPING ITALY.IT' logo with the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The article title is 'Msc alza i noli per le spedizioni dai porti liguri agli Stati Uniti'. Below the title is a sub-headline: 'Interessate le tratte da Genova e La Spezia verso New York e Long Beach'. The author is 'DI REDAZIONE SHIPPING ITALY' and the date is '19 APRILE 2022'. There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and WhatsApp, along with a 'STAMPA' (Print) icon. The main text of the article is partially visible, starting with 'Rincari in arrivo per le spedizioni via mare di container dall'Italia verso gli Usa. Msc ha infatti annunciato l'introduzione, dal prossimo 13 maggio, di un sovrapprezzo di tipo Fak (Freight All kinds) per gli invii dai porti di Genova e La Spezia. Da quel giorno, e fino alla fine dello stesso mese, il costo del trasporto di un container da 20 dal capoluogo ligure a New York passerà da 9.500 a 10.000 dollari, mentre per un box da 40 la tariffa salirà da 13.500 a 14.000 dollari. Più pesanti gli aumenti sulla tratta La Spezia Long Beach, dove per un contenitore da 20 il costo della spedizione salirà a 14.000 dollari (da 13.000) e per uno da 40 si passerà da 18.500 a 20.500 dollari.' At the bottom of the article preview, there are more social media sharing icons.

Livorno e la Marina Militare, al via la prima tappa del circuito di vele d'epoca 2022

Ancora aperte le iscrizioni alla 'Regata delle Vele d'Epoca' organizzata dal 30 aprile al 1 maggio 2022 in occasione della Settimana Velica Internazionale Accademia Navale Città di Livorno, prima tappa del circuito di vele d'epoca e prima prova del Trofeo Artiglio 2022. Non mancheranno le vele storiche della Marina Militare, tra cui Artica II, Penelope, Chaplin e la plurivittoriosa Grifone, sulla quale regatò l'ammiraglio Agostino Straulino. In quei giorni sarà presente nella città labronica anche Nave Italia, il brigantino della Fondazione Tender To Nave Italia impiegato per crociere di inclusione sociale.

A LIVORNO LA PRIMA TAPPA DEL CIRCUITO DI VELE D'EPOCA 2022 Parte da Livorno il circuito di vele d'epoca 2022, in occasione della Settimana Velica Internazionale Accademia Navale Città di Livorno (www.settimanavelicainternazionale.it). Da venerdì 29 aprile a domenica 1 maggio una flotta di barche a vela storiche si radunerà presso il Marina Cala de' Medici di Rosignano Marittimo, 20 chilometri a sud di Livorno, per partecipare alla 'Regata delle Vele d'Epoca'. Due le regate in programma, nelle giornate di sabato 30 aprile e domenica 1 maggio, che si svilupperanno su percorsi costieri selezionati dal Comitato di Regata in base alle condizioni meteorologiche. Sabato sera alle ore 18, presso lo Yacht Club Cala de' Medici, si terrà il Crew Party per armatori ed equipaggi, mentre domenica pomeriggio alle ore 17 si svolgeranno le premiazioni nel piazzale dell'Accademia Navale di Livorno. Tra gli sponsor e i sostenitori della Settimana Velica Internazionale Neri, Benetti, Drass, Marina Cala de' Medici, Sitep Italia, Leonardo, BNL e Nautor's Swan. **LE VELE DELLA MARINA, GLI SWAN CLASSIC E NAVE ITALIA** Immutate le categorie di imbarcazioni ammesse alla 'Regata delle Vele d'Epoca': Yacht d'Epoca (varo antecedente al 1950), Yacht Classici (varo antecedente al 1976), Spirit of Tradition, Vele Storiche e Swan Classic, le barche in vetroresina che hanno fatto la storia del cantiere finlandese Nautor. La Marina Militare prevede di schierare sulla linea di partenza Artica II, lo yawl del 1956 vincitore nello stesso anno della regata Torbay-Lisbona e Grifone, il 5.50 Metri S.I. (Stazza Internazionale) costruito in Svezia nel 1963, piazzatosi quinto alle Olimpiadi di Tokyo nel 1964 e Campione del Mondo a Napoli nel 1965. Indimenticato l'equipaggio dell'epoca, composto dal futuro ammiraglio Agostino Straulino, oro olimpico nella classe Star a Helsinki nel 1952, Massimo Minervini e Bruno Petronio. A queste dovrebbero aggiungersi il classe 'Palinodie' Penelope del 1965, progettato dagli statunitensi Sparkman & Stephens e costruito presso l'Arsenale della Marina Militare della Spezia insieme alle gemelle Nausicaa, Calypso e Galatea. Nel 2013 Penelope è stata restaurata dal Cantiere Navale Del Giudice di Caprera. Infine Chaplin del 1974, donata nel 2008 alla Marina Militare dalla famiglia genovese Novi, vincitrice l'anno successivo del prestigioso Trofeo Panerai Classic Yachts Challenge. Se le condizioni lo consentiranno anche Nave Italia, il brigantino goletta lungo 61 metri



Informatore Navale

Livorno

legato alla Fondazione Tender To Nave Italia, già presente a Livorno in occasione della Settimana Velica, potrebbe raggiungere Cala de' Medici per salutare dal mare i regatanti. L'anno prossimo questo veliero della Marina Militare si appresta a compiere 30 anni dal varo.

Il sistema mare-ferro al Vespucci

Il comandante Angelo Roma, Maritime consultant e vicepresidente dell'interporto Vespucci di Livorno, ci ha così inquadrato gli sviluppi prossimi del sistema porto/retroporto/ferrovia sulla base degli impegni di FS e Regione Toscana.

LIVORNO Alla fine dello scorso anno Rete Ferroviaria Italiana ha annunciato che entro il 2030, il numero dei convogli merci dei collegamenti logistici e raccordi ferroviari della costa toscana lungo la quale sorgono i porti di Marina di Carrara, Livorno (quarto scalo nella graduatoria dei porti italiani per tonnellate di merce movimentata) e Piombino salirà dagli attuali tremila, a circa seimila convogli. Il responsabile investimento di RFI, società del Gruppo FS, ha poi ribadito: È chiaro che le maggiori attenzioni saranno concentrate sul porto di Livorno lo scalo aspira ad agganciare, attraverso il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, il corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo, che passerà dal nuovo tunnel ferroviario del Brennero. Tali obiettivi potranno essere centrati grazie ai 27 milioni di euro d'investimenti che RFI, con il contributo di Regione Toscana, sta realizzando nell'area. Il principale investimento riguarda l'effettuazione, entro il 2024, del cosiddetto scavalco ferroviario della linea FS Genova-Roma. Lo scavalco consentirà, anche, di collegare direttamente gli impianti ferroviari del porto di Livorno, con l'Interporto Amerigo Vespucci di Guasticce. Ad oggi la strategia di base dovrebbe essere una forte integrazione del nodo logistico di Livorno, dove mare-strada-ferrovia, sono alleati nel vincere anche la sfida della sostenibilità ambientale (l'opzione ferroviaria è senza dubbio la modalità di trasporto più ecologica), in coerenza con gli obiettivi nazionali ed europei di modal shift dalla gomma al ferro per percorrenze maggiori di 300 km. Poiché la marginalità nella filiera della logistica è molto bassa, e la concorrenza è spietata, è necessario massimizzare le sinergie per abbattere al massimo i costi e rendere, quindi, il sistema economicamente appetibile, anche per le compagnie di navigazione. In questa cornice, la gestione dei servizi di primo ed ultimo miglio, per i traffici marittimi destinati al combinato ferroviario, siano essi prodotti in porto, oppure nel Terminal RFI, ubicato all'interno dell'Interporto Vespucci (che va considerato come retroporto e/o banchina lunga della futura Piattaforma Europa) devono essere gestiti con una visione sistemica, al fine di massimizzare la capacità complessiva, ottimizzare i costi di gestione, e quindi poter offrire al mercato un sistema tariffario appetibile. Separando la gestione delle attività terminalistiche destinate al ferroviario in porto, da quelle al Vespucci, si verrebbero a creare problemi di integrazione e diseconomie di scala. Tutto questo a svantaggio della competitività complessiva del nodo, introducendo quindi un maggior rischio sulla redditività degli ingenti investimenti. Viceversa, per il combinato mare-ferro è auspicabile che porto e terminal ferroviario di Guasticce, siano visti come un sistema all'interno del quale valorizzare al massimo e sinergicamente



La Gazzetta Marittima

Livorno

tutte le specifiche competenze, al fine di massimizzare la sostenibilità economica della ferrovia. Angelo Roma

Gli scenari geoeconomici globali

LIVORNO Prosegue a Napoli, con la presenza dell'assessore livornese al porto Barbara Bonciani, il ciclo di seminari sulle sfide della portualità e delle città-porto organizzato dal Comune di Livorno insieme all'Istituto di ricerca su innovazione e servizi per lo sviluppo del CNR di Napoli e a RETE Associazione internazionale per la Collaborazione tra Porti e Città. Oggi, mercoledì 20 aprile, dalle ore 15 alle 17.30, nella sede CNR-IRISS, si terrà il seminario Gli scenari geoeconomici globali e le dinamiche locali, secondo appuntamento del ciclo di webinar Leggere la complessità Porto-Città. Le sfide delle città di porto dopo la pandemia in una prospettiva multiscale. Il seminario intende promuovere, attraverso uno scambio di conoscenze e visioni tra comunità scientifica, imprese, associazioni e istituzioni, un dialogo strutturato per favorire la risoluzione dei conflitti che caratterizzano le città porto nello scenario post-covid. La pandemia ha evidenziato gli effetti distorsivi prodotti sul mercato dall'oligopolio: fenomeni quali il blank sailing, l'aumento vertiginoso dei noli marittimi, la mancanza di contenitori vuoti, ne sono i segni evidenti e tangibili. L'impatto della pandemia sul commercio internazionale è stato significativo, con un notevole incremento della domanda di prodotti dalla Cina che non è stato però accompagnato da una ripresa dell'import del paese asiatico dello stesso tenore. La scarsità di container per l'export verso il resto del mondo che ne è conseguita ha determinato un aumento esponenziale dei prezzi di nolo degli stessi, divenuti ben presto insostenibili per gli importatori europei e statunitensi. L'oligopolio ha favorito, in un momento di crisi economica globale, vantaggi per una sola parte. In questo scenario complesso, assumono rinnovate valenze le dinamiche locali e, specificamente, la sfida della rigenerazione delle città portuali che, attraverso il dialogo per spazi e funzioni condivise, potrebbe partire da una rinnovata cultura green blue, grazie alla quale costruire nuove visioni urbane orientate al benessere del sistema città-porto-territorio-comunità. Dopo i saluti istituzionali di Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e di Edoardo Cosenza, assessore alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione civile del Comune di Napoli, inizierà il dibattito, moderato da Massimo Clemente, direttore CNR-IRISS e direttore scientifico di RETE, e dall'assessore Barbara Bonciani, membro della giunta di governo e del comitato scientifico dell'Associazione internazionale RETE. Interverranno: Salvatore Capasso, direttore CNR-ISMED Istituto di Studi sul Mediterraneo; Maria Cerreta, coordinatrice Master Pianificazione e progettazione sostenibile delle aree portuali, Università degli Studi di Napoli Federico II, associata CNR-IRISS; Figen Ayan, presidente di MedCruise Association of Mediterranean Cruise Ports; Angelo D'Amato, Perseveranza S.p.A.; Umberto Masucci, presidente International Propeller Club Port of Naples. Per partecipare all'evento in presenza occorre registrarsi inviando una



La Gazzetta Marittima

Livorno

mail a registration.event@iriss.cnr.it. Il seminario sarà trasmesso anche in streaming sul canale YouTube di RETE
<https://www.youtube.com/user/RETEvdigital>.

OLT triplica gli accosti del GNL

FIRENZE La Regione Toscana ha dato parere favorevole al procedimento di Valutazione di impatto ambientale (VIA) di competenza statale, per il progetto proposto dalla società OLT Offshore LNG Toscana che punta ad aumentare il numero massimo degli accosti delle navi metaniere di piccola taglia al terminale al largo di Livorno, che passeranno da 41 a 122. Nell'ottobre del 2020 riferisce online Il Telegrafo il Ministero dello Sviluppo Economico autorizzò le modifiche necessarie all'impianto per incrementare il servizio di rifornimento delle metaniere di piccola taglia che a loro volta riforniscono le navi motorizzate a GNL e i depositi costieri. Le modifiche permettono le operazioni di caricamento a navi di dimensioni molto minori rispetto alle grandi metaniere che hanno stazze simili a quelle della nave rigassificatrice che riporta il metano liquido allo stato gassoso e lo immette nel sistema dei gasdotti nazionali. La delibera approvata dalla Giunta Regionale Toscana è stata illustrata dall'assessore all'Ambiente Monia Monni: Si tratta di una modifica che avrebbe sostanzialmente lo scopo di massimizzare la capacità e la flessibilità di ricezione da parte del terminal offshore sia per capacità di carico delle navi metaniere autorizzate, sia in termini di qualità e provenienza del GNL, garantendo così sostenibilità ambientale e massimo livello di sicurezza dell'impianto. Con la modifica richiesta è previsto un aumento del numero degli accosti annui per consentire al terminal di aumentare la potenzialità di fornitura di GNL in forma liquida. Già oggi il rigassificatore di Livorno assicura quasi 4 miliardi di metri cubi di gas, pari a circa il 5% del fabbisogno nazionale.



Studenti in visita alle motovedette CP

LIVORNO Anche il Toscana è stata celebrata, come abbiamo già riferito, la Giornata del Mare e della Cultura Marinara. Istituita nel 2017 attraverso una specifica integrazione del Codice della Nautica da diporto, l'11 aprile di ogni anno ricorre la Giornata del Mare e della Cultura Marinara, che vede la Guardia Costiera impegnata nell'obiettivo di promuovere e sviluppare presso gli istituti scolastici di ogni ordine e grado la Cultura del Mare, intesa come risorsa di grande valore culturale, scientifico, ricreativo ed economico. Il concorso giunto alla sua terza edizione ha trattato quest'anno il tema cambiamenti climatici e sostenibilità ed ha ispirato le tantissime iniziative svolte anche in Toscana. Le Capitanerie di Porto di Livorno, Viareggio, Marina di Carrara e Portoferraio e gli Uffici Circondariali Marittimi di Piombino e Porto Santo Stefano hanno promosso incontri a livello locale con le scuole allo scopo di sensibilizzare le giovani generazioni proprio sui temi della Cultura del Mare e dell'educazione marinara al fine di accrescere in loro il sentimento della cittadinanza attiva legata al mare e la consapevolezza dell'importanza della sua tutela, sostenibilità e preservazione. Le iniziative hanno registrato la convinta partecipazione di importanti associazioni ambientaliste, come Marevivo e Legambiente, della Lega Navale Italiana, della Scuola Italiana Cani di Salvataggio, delle associazioni e federazioni del salvamento acquatico, SNS e FIN, della Croce Rossa, dei Consorzi Balneari, i cui rappresentanti, insieme ai militari della Guardia Costiera, hanno discusso con gli studenti delle tematiche ambientali marino-costiere e delle principali peculiarità delle attività marittime del nostro Paese e della nostra regione. Davvero intenso il coinvolgimento e l'entusiasmo dei quasi mille ragazzi e ragazze partecipanti, che hanno posto tante domande in particolare sul problema delle plastiche e microplastiche in mare e, più in generale, sugli effetti dell'inquinamento sull'ambiente marino costiero, e che si sono dimostrati molto interessati ai compiti specifici del personale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Gli studenti hanno avuto la possibilità di vedere da vicino le motovedette della Guardia Costiera imbandierate per l'occasione con i gran pavese ascoltando una panoramica del funzionamento della strumentazione di bordo e l'illustrazione delle principali attività che quotidianamente i mezzi ed il personale del Corpo svolgono in mare per la salvaguardia dell'ambiente e la sicurezza della navigazione. Riscontro nettamente positivo da parte dei referenti degli Uffici Scolastici territoriali e dei Dirigenti Scolastici intervenuti che hanno elogiato l'iniziativa auspicando una sempre maggiore presenza delle istituzioni in questi fondamentali momenti formativi e di crescita per i ragazzi e la piena disponibilità a condividere e ispirare future analoghe iniziative. Un bilancio assolutamente positivo quello registrato oggi nella nostra Regione. Il consuntivo delle tante iniziative che abbiamo ritenuto di proporre è il segno tangibile dell'attenzione



La Gazzetta Marittima

Livorno

che scuole e ragazzi attribuiscono alla tutela dell'ambiente marino-costiero e che ci consente senz'altro di guardare con fiducia alla tutela del nostro mare e allo sviluppo sostenibile del nostro Paese, questa la sintesi del direttore marittimo della Toscana, l'ammiraglio Gaetano Angora, al termine della giornata.

Livorno e la Marina Militare, al via la prima tappa del circuito di vele d'epoca 2022

anonimo

Ancora aperte le iscrizioni alla 'Regata delle Vele d' Epoca' organizzata dal 30 aprile al 1 maggio 2022 in occasione della Settimana Velica Internazionale Accademia Navale Città di Livorno, prima tappa del circuito di vele d'epoca e prima prova del Trofeo Artiglio 2022. Non mancheranno le vele storiche della Marina Militare, tra cui Artica II, Penelope, Chaplin e la plurivittoriosa Grifone, sulla quale regatò l' Ammiraglio Agostino Straulino. In quei giorni sarà presente nella città labronica anche Nave Italia, il brigantino della Fondazione Tender To Nave Italia impiegato per **crociere** di inclusione sociale. A queste si aggiungeranno gli Swan Classic e altre imbarcazioni associate alle Vele Storiche Viareggio, tra cui Margaret, Ilda, Barbara e Kerkyra II. A LIVORNO LA PRIMA TAPPA DEL CIRCUITO DI VELE D' EPOCA 2022 Parte da Livorno il circuito di vele d'epoca 2022, in occasione della Settimana Velica Internazionale Accademia Navale Città di Livorno. Da venerdì 29 aprile a domenica 1 maggio una flotta di barche a vela storiche si radunerà presso il Marina Cala de' Medici di Rosignano Marittimo, 20 chilometri a sud di Livorno, per partecipare alla 'Regata delle Vele d' Epoca'. Due le regate in programma, nelle giornate di sabato 30 aprile e domenica 1 maggio, che si svilupperanno su percorsi costieri selezionati dal Comitato di Regata in base alle condizioni meteorologiche. Sabato sera alle ore 18, presso lo Yacht Club Cala de' Medici, si terrà il Crew Party per armatori ed equipaggi, mentre domenica pomeriggio alle ore 17 si svolgeranno le premiazioni nel piazzale dell' Accademia Navale di Livorno. Tra gli sponsor e i sostenitori della Settimana Velica Internazionale Neri, Benetti, Drass, Marina Cala de' Medici, Sitep Italia, Leonardo, BNL e Nautor' s Swan. LE VELE DELLA MARINA, GLI SWAN CLASSIC E NAVE ITALIA Immutate le categorie di imbarcazioni ammesse alla 'Regata delle Vele d' Epoca': Yacht d' Epoca (varo antecedente al 1950), Yacht Classici (varo antecedente al 1976), Spirit of Tradition, Vele Storiche e Swan Classic, le barche in vetroresina che hanno fatto la storia del cantiere finlandese Nautor. La Marina Militare prevede di schierare sulla linea di partenza Artica II, lo yawl del 1956 vincitore nello stesso anno della regata Torbay-Lisbona e Grifone, il 5.50 Metri S.I. (Stazza Internazionale) costruito in Svezia nel 1963, piazzatosi quinto alle Olimpiadi di Tokyo nel 1964 e Campione del Mondo a Napoli nel 1965. Indimenticato l' equipaggio dell' epoca, composto dal futuro Ammiraglio Agostino Straulino, oro olimpico nella classe Star a Helsinki nel 1952, Massimo Minervini e Bruno Petronio. A queste dovrebbero aggiungersi il classe 'Palinodie' Penelope del 1965, progettato dagli statunitensi Sparkman & Stephens e costruito presso l' Arsenal della Marina Militare della Spezia insieme alle gemelle Nausicaa, Calypso e Galatea. Nel 2013 Penelope è stata restaurata dal Cantiere Navale Del Giudice di Caprera. Infine Chaplin del 1974, donata nel 2008 alla Marina Militare dalla famiglia genovese Novi, vincitrice l' anno successivo



Sea Reporter

Livorno

del prestigioso Trofeo Panerai Classic Yachts Challenge. Se le condizioni lo consentiranno anche Nave Italia, il brigantino goletta lungo 61 metri legato alla Fondazione Tender To Nave Italia, già presente a Livorno in occasione della Settimana Velica, potrebbe raggiungere Cala de' Medici per salutare dal mare i regatanti. L'anno prossimo questo veliero della Marina Militare si appresta a compiere 30 anni dal varo. LE BARCHE DELLE VELE STORICHE VIAREGGIO Tra le barche associate alle Vele Storiche Viareggio che regateranno in occasione della 'Regata delle Vele d' Epoca' anche Ilda (1946) del presidente VSV Gianni Fernandes, il Camper & Nicholsons Barbara del 1923, che il prossimo anno celebrerà 100 anni dal varo, l' 8 Metri S.I. Margaret del 1926 e Kerkyra II (ex Ardi) del 1968, vincitrice in Spagna nel 2018 della Copa del Rey, sulla quale regatava e vinceva Agostino Straulino insieme all'armatrice Marina Spaccarelli Bulgari, la nota imprenditrice della gioielleria di lusso. ORGANIZZAZIONE E BANDO DI REGATA L'organizzazione della 'Regata delle Vele d' Epoca', oltre alla Marina Militare, sarà curata dalla Lega Navale Italiana Sezione di Livorno e dallo Yacht Club Cala de' Medici, con il coinvolgimento dell'Associazione Vele Storiche Viareggio e dell' AIVE (Associazione Italiana Vele d' Epoca) per l' eventuale stazzatura delle barche. La manifestazione rappresenta la prima imperdibile occasione per accumulare punteggi per l' assegnazione dei trofei stagionali in palio, tra cui la Coppa AIVE del Tirreno e il Trofeo Artiglio, di cui l' evento livornese rappresenta la prima tappa. Di seguito il link con il Bando di Regata e le norme di iscrizione (<https://www.settimanavelicainternazionale.it/regate/vele-depoca-2022/>). Iscrizioni via mail ai seguenti indirizzi: Inilivorno@gmail.com, oppure alla Segreteria dello Yacht Club Cala de' Medici all' indirizzo info@marinacalademedici.it oppure alla mail g.fernandes@velestoricheviareggio.org.

L'Avvisatore Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, rigassificatore ancora in forse

Incontro fra il ministro Cingolani e il sindaco Ferrari. A decidere saranno i tecnici della Snam

ALBERTO GHIARA GENOVA. E' ancora aperto il dibattito sul posizionamento di un rigassificatore nel porto di Piombino. La decisione verrà presa dai tecnici di Snam e sul tavolo sta prendendo piede anche l'ipotesi Ravenna. La proposta di Piombino era emersa al principio dello scorso marzo e era stata portata avanti dal ministro della Transizione energetica, Roberto Cingolani. Subito erano emerse da un lato il parere favorevole della Regione Toscana e del suo presidente, Eugenio Giani. Dall'altro le perplessità del sindaco di Piombino, Francesco Ferrari. Cingolani ne aveva parlato ufficialmente in un'audizione davanti alla commissione Affari esteri della Camera, lo scorso 6 aprile. Il ministro ha ricordato che l'Italia importa il 95 per cento del gas che consuma e che circa metà di questo viene dalla Russia. Tuttavia, ha ancora detto, l'Italia ha possibilità di diversificare, disponendo di cinque gasdotti provenienti dall'estero (due da Nord, compreso quello di Tarvisio che porta il gas russo, e tre da Sud) e di tre rigassificatori riforniti via nave. I tre rigassificatori oggi sono operativi al 60 per cento, d'estate non producono: verranno resi operativi al 100 per cento, producendo 4-5 miliardi di metri cubi di gas in più. Cingolani ha poi detto che è stato dato mandato a Snam di prendere due rigassificatori galleggianti, ciascuno da 5 miliardi di metri cubi. Su Piombino l'accordo preliminare prevede che, siccome una di queste navi non può occupare un molo per vent'anni, perché il porto ci perde, sarà ospitata per un periodo limitato, uno o due anni: il tempo di completare un po' più al largo il punto di innesco e di attacco alla tubazione. I gasdotti con opportune modifiche rimarranno in futuro per trasportare idrogeno o qualche altra cosa. Il rigassificatore galleggiante è una nave di 292 metri con capacità 21 milioni di metri cubi al giorno. Luciano Guerrieri, presidente dell'Autorità di sistema, è preoccupato: su una banchina lavora una società navale, altre sono in costruzione, alle spalle ci sarà il porto turistico e il piano generale prevede anche progetti sulle energie rinnovabili. Per questo chiede che il rigassificatore faccia parte di un programma complessivo di sviluppo del territorio, che comprenda anche un riesame della situazione degli stabilimenti siderurgici. Il sindaco Ferrari dal canto suo è stato chiaro: "Un rigassificatore lì - aggiunge Ferrari - significherebbe congelare tutto questo per altri due anni e questo Piombino e i suoi abitanti non se lo possono permettere. La nostra è, dunque, una posizione che si basa sui fatti e sulle condizioni prospettate, non su un preconcetto, anche se Piombino avrebbe avuto il diritto di opporsi a prescindere. La nostra città ha già fatto molti sacrifici, adesso è il momento della rinascita". Ferrari ha incontrato il 14 aprile Cingolani. A detta del ministro - ha detto Ferrari dopo l'incontro - una decisione definitiva in merito al posizionamento del rigassificatore non è ancora stata presa e dipende dai rilievi tecnici in corso da parte di Snam ma, assicura, terranno conto anche



L'Avvisatore Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

delle necessità dei territori. Dal canto suo il presidente della Regione, Giani, già il 10 marzo si era detto disponibile a considerare l'ipotesi: "Ho avuto modo di dire al ministro Cingolani che c'è un atteggiamento costruttivo da parte della Regione: se le necessità superiori portano a queste scelte, la Regione esprime la sua collaborazione". ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Pesaro: Porto di Pesaro, Biancani: Urgente il dragaggio per consentire il lavoro delle imprese, le attività da diporto, sportive e ricreative

3' di lettura Vivere Pesaro 19/04/2022 - Il porto di Pesaro necessita di alcuni interventi urgenti per renderlo più accessibile, fruibile e attrattivo per gli operatori economici, gli investitori e gli appassionati. Molte delle competenze di gestione e programmazione degli interventi nei porti dal 2016 sono di competenze delle Autorità Portuali, enti nati con l'idea di dare risposte più rapide a chi nelle aree portuali svolge le sue attività lavorative o del tempo libero. Di recente è stato finalmente individuato il nuovo presidente dell'Autorità Portuale del Medio Adriatico che ora può interloquire con la Regione e il Comune per stabilire le priorità e avviare gli interventi. Per questo ho presentato un'interrogazione alla Regione per chiedere di sollecitare gli interventi urgenti sul porto di Pesaro e le tempistiche. In primo luogo ho chiesto alla Regione di attivarsi con l'Autorità Portuale per chiarire se intende, ed entro quanto tempo, realizzare il dragaggio del porto canale e della darsena commerciale del Porto di Pesaro che a mio avviso è la priorità. I dragaggi sono operazioni di scavo per aumentare il pescaggio, cioè la profondità delle acque. Un porto con un buon pescaggio è un'infrastruttura più accessibile e in grado di dare valore agli investimenti già fatti in questi anni dai privati e di attrarre nuove attività e risorse; dando quindi una prospettiva a tutte le attività economiche che hanno deciso negli anni di rimanere o di stabilirsi nel porto di Pesaro e a tutti coloro che vivono il porto come un luogo per l'aggregazione, lo sport e la nautica. Il dragaggio, del porto canale e della nuova darsena è fondamentale anche se comporta il problema del dove smaltire i materiali estratti dal fondale. Per questo ho chiesto anche chiarimenti sull'avanzamento della progettazione della vasca di colmata, una vasca artificiale che sarà costruita in prossimità della nuova darsena, che avrà la funzione di raccogliere i sedimenti che verranno estratti dai futuri lavori di dragaggio del porto. Se, come immagino, i lavori per realizzare la vasca non saranno brevi, nonostante siano stati già stanziati 11 milioni per la sua realizzazione, ritengo sia comunque necessario prevedere, in tempi brevi, un dragaggio con smaltimento altrove del sedimento, per rendere efficiente il porto. Gli altri interventi che ho chiesto alla Regione di sollecitare sono la stesura del Piano strategico di sistema portuale e l'aggiornamento del piano regolatore del porto. Infine ho sollecitato la realizzazione delle colonnine elettriche al porto, per le quali c'è già un finanziamento statale di 500 mila euro. Anche il Piano strategico e il piano regolatore sono urgenti, in quanto necessari per una precisa programmazione istituzionale delle prospettive di sviluppo dei vari settori di attività portuali (industriali, turistiche, commerciali, culturali) e per dare certezze agli operatori che intendono investire nell'area. Le colonnine elettriche sono invece importanti dal punto di vista ambientale in quanto consentirebbero il collegamento delle imbarcazioni attraccate alla



rete elettrica pubblica, in sostituzione dei generatori a benzina che hanno un notevole impatto ambientale. Mi auguro che la Regione condivida la necessità di sollecitare l'Autorità portuale a sostenere lo sviluppo anche del porto di Pesaro che ha ancora tante possibilità di crescita economica e turistica, come hanno dimostrato i recenti investimenti privati nell'area. Investimenti che aumenteranno solo grazie ad una pianificazione strategica mirata e alla realizzazione dei lavori di manutenzione e potenziamento per rendere il porto più efficiente e sempre più attrattivo a vantaggio delle imprese, dei pescatori e dei tanti diportisti pesaresi. Tutto questo sarà infatti possibile solo se il porto sarà sempre più accessibile grazie al miglioramento del pescaggio. L'interrogazione è stata sottoscritta anche da Micaela Vitri e dal gruppo Pd.

Civitavecchia-Orte: un contratto d'asse per la ferrovia

CIVITAVECCHIA La proposta di un contratto d'asse similmente al contratto d'Axe francese per la riattivazione dei territori lungo la ferrovia Civitavecchia Capranica Orte è ciò che è emerso dalla Giornata di studio organizzata dal Dipartimento di architettura dell'Università degli studi di Roma Tre, da Percorsi di Resilienza e da ReUHREF. Presente il comitato scientifico al completo nelle persone dei professori Mario Cerasoli, Chiara Amato, Chiara Ravagnan, Gianluca Mattarocci. Ha portato il saluto dell'Università, il direttore del dipartimento prof Giovanni Longobardi. Il professor Mario Cerasoli con la sua relazione introduttiva Fenomeni insediativi, modelli di mobilità e territorio: prospettive post(post) Covid? ha precisato l'importanza del recupero delle ferrovie secondarie per la riattivazione dei territori ed ha presentato lo studio iniziato nel 2021 dagli studenti del Laboratorio di urbanistica che dimostra la relazione esistente tra il territorio e le ferrovie secondarie. Il loro abbandono o dismissione ha detto il professor Cerasoli, ha provocato la decadenza dei borghi e piccoli paesi. La giornata di studio è stata suddivisa in sezioni. Nella prima sezione sono stati affrontati temi, quali: la validità del contratto d'Asse per la rigenerazione dei territori fragili, prof.ssa Chiara D'Amato Università Roma Tre; il rilancio e riuso delle ferrovie in dismissione, professoressa Chiara Ravagnan dell'Università La Sapienza; rispetto la concorrenza nel mercato delle ferrovie e qualità del servizio di mobilità, professor Gianluca Mattarocci dell'Università Tor Vergata; il dottor Claudio Calvelli sul lavoro che svolge Fondazione per il recupero e la valorizzazione delle ferrovie secondarie; la dottoressa Angela Dondoli della Direzione generale mobilità della regione Toscana le esperienze positive che la Regione Toscana ha fatto in questo settore; il professor Paolo Urbani ha chiuso i lavori della prima sessione, precisando il quadro normativo esistente per la realizzazione del contratto d'asse. Nella seconda sessione della giornata di studi si è entrati nel merito delle attività per il recupero delle ferrovie quali motore di sviluppo per i territori fragili. Ne hanno parlato per la ferrovia Fano-Urbino, Carlo Bellagamba e Salvatore Russo Remondini. Per la ferrovia Civitavecchia Capranica Orte il presidente del Comitato per la riapertura della ferrovia dei due Mari Raimondo Chiricozzi, il Sindaco di Gallese Danilo Piersanti coordinatore degli enti locali per il comitato, il prof Gabriele Bariletti tecnico del comitato, il prof Mario Cerasoli. I lavori degli studenti esposti in una apposita mostra sono stati presentati da Arturo Becchetti e Fabrizio Felici. La giornata si è conclusa con la tavola rotonda diretta dal professor Mario Cerasoli, al quale hanno partecipato la prof.ssa Paola Pucci del dipartimento Architettura e studi urbani del Politecnico di Milano e la dott.ssa Sabrina De Filippis di Trenitalia. Le notizie positive per la Civitavecchia Orte ormai ci sono e sono venute dai rappresentanti delle istituzioni regionali



CivOnline

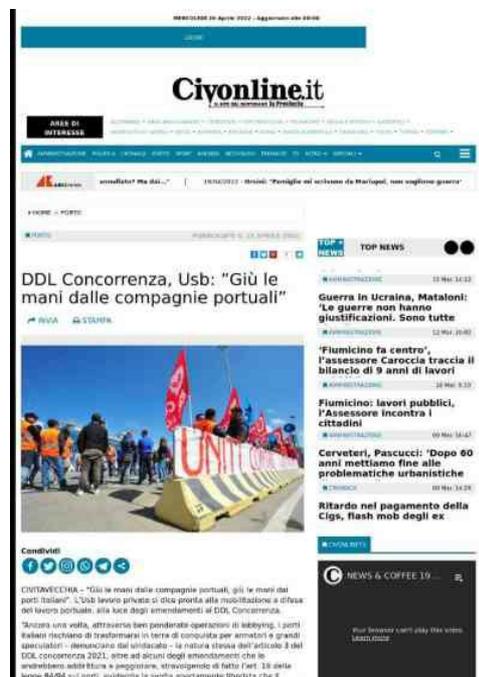
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

a più riprese hanno spiegato dal comitato anche ben tre università romane, al convegno, ne hanno dichiarato l'importanza interessandosi della ferrovia e proponendo azioni concrete per il recupero e il riequilibrio del territorio. La riapertura della Civitavecchia Capranica Orte o ferrovia dei Due Mari è vantaggiosa per la stessa Roma capitale, che potrà far scorrere i treni viaggiatori all'interno dell'anello ferroviario, senza che altri tipi di mobilità lo intasino. La riapertura della linea può in particolare mitigare il ruolo accentratore di Roma capitale, favorire il turismo, creare sviluppo sociale ed economico nel territorio. Vanno colte infatti le opportunità storiche che si sono presentate al territorio quali la creazione avvenuta della Zona Logistica Semplificata che interessa ben 29 paesi del viterbese e il riconoscimento Core del Porto di Civitavecchia. Ciò dimostra l'importanza per lo sviluppo del legame del Centro Italia, l'Umbria, la Tuscia, l'Etruria, Civitavecchia e il suo hinterland ed è il riconoscimento della validità della proposta del comitato volta alla realizzazione di un'area vasta. L'art 4 del Regolamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti della Unione Europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, precisa fra l'altro l'importanza di creare coesione sociale attraverso l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le zone scarsamente popolate e la rimozione delle strozzature. Altro punto qualificante la realizzazione dell'effetto rete o a maglie che si concretizza con la connessione fra le linee ferroviarie esistenti e quindi anche la realizzazione dell'anello ferroviario Circumcimina che potrebbe divenire una metropolitana leggera a servizio della metà degli abitanti della Tuscia. La giornata di studio conferma con forza quanto il ritorno alla modalità ferroviaria soprattutto per il servizio merci, ma anche viaggiatori e turistico, favorisca il rispetto dell'ambiente, e la necessità che la conversione ambientale non possa rimanere uno slogan. Il ritorno al ferro, infatti, è il futuro della mobilità. La giornata di studio ha fatto emergere valide proposte hanno concluso occorre far seguire azioni concrete se vogliamo dare gambe solide alle idee.

DDL Concorrenza, Usb: "Giù le mani dalle compagnie portuali"

CIVITAVECCHIA Giù le mani dalle compagnie portuali, giù le mani dai porti italiani. L'Usb lavoro privato si dice pronta alla mobilitazione a difesa del lavoro portuale, alla luce degli emendamenti al DDL Concorrenza. Ancora una volta, attraverso ben ponderate operazioni di lobbying, i porti italiani rischiano di trasformarsi in terra di conquista per armatori e grandi speculatori denunciano dal sindacato la natura stessa dell'articolo 3 del DDL concorrenza 2021, oltre ad alcuni degli emendamenti che lo andrebbero addirittura a peggiorare, stravolgendo di fatto l'art. 18 della legge 84/94 sui porti, evidenzia la svolta apertamente liberista che il 'governo dei migliori' vuole imporre negli scali italiani. La 'controriforma' della portualità promossa dal Governo Draghi mira infatti a realizzare un obiettivo che il grande patronato reclama ormai da anni: l'abolizione del divieto di cumulo delle concessioni per i porti di interesse nazionale e internazionale (praticamente tutti i più importanti del Paese), con il rischio evidente di arrivare ad una rapida ed incontrollabile privatizzazione delle banchine. Usb ricorda come attualmente il divieto di cumulo delle concessioni sia già escluso per attività di tipo differente. Farlo cadere anche

per le concessioni relative alle stesse attività, come si vorrebbe fare con questa norma hanno aggiunto determinerebbe pericolose situazioni di monopolio o di posizioni dominanti che non possono essere accettate. Già ora i concessionari fanno un po' come vogliono, senza rendere mai conto dei mancati impegni in tema di sviluppo e occupazione, figurarsi quando potranno avere il controllo di intere tipologie di traffico: una eventualità che non solo impatterà negativamente sul lavoro, ma che nelle realtà minori permetterà a qualche grande gruppo di condizionare lo sviluppo di singoli scali, ancor più di quando non avvenga già al momento. In più la forza che trarrebbero le grandi compagnie armatoriali da concessioni così ampie metterebbero a rischio le tantissime imprese civitavecchiesi che lavorano nel nostro porto da decenni e con esse la stabilità lavorativa di molti lavoratori locali. Le ricchezze che al momento dal porto vengono redistribuite in città diverrebbero facili prede di società 'vicine' alle grandi multinazionali. Se a tutto questo si aggiunge che, attraverso alcuni emendamenti, si vorrebbe addirittura eliminare il divieto di scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa, la possibilità che con un singolo colpo di spugna si arrivi a cancellare anche la funzione delle Compagnie portuali e con essa la salvaguardia del lavoro e dei diritti di tutti i portuali italiani è, purtroppo, molto concreta. Nella nostra città questo metterebbe a rischio l'esistenza stessa della Compagnia Portuale Civitavecchia hanno concluso dal sindacato sottraendo di fatto la funzione di prestatrice di manodopera garantita dall'art. 17 della legge 84/94. Davanti a queste forzature così sfacciate e così drammaticamente insensibili alla crisi sociale che morde da tempo i porti italiani, USB non può far altro che alzare



CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

la voce e dichiararsi fin da subito indisponibile a svendere la vita di migliaia di lavoratori e lavoratrici per tutelare il profitto di pochissimi, giganteschi e spregiudicati interessi privati. Siamo pronti alla lotta e alla mobilitazione.

Pnrr, il ministro Giovannini spinge sui porti: "Civitavecchia avrà un ruolo chiave"

CIVITAVECCHIA - Il momento è delicato. L' aumento delle materie prime e la guerra in Ucraina stanno portando effetti negativi in molti settori anche in Italia, ma il Governo non intende rallentare su quelli che sono i progetti che mira a portare a termine, dopo due anni duri di pandemia. Lo ha confermato anche il ministro delle Infrastrutture e mobilità sostenibili Enrico Giovannini, evidenziando le grandi opportunità legate al Pnrr, che si traducono in "riforme ed investimenti. E non c' è nessuna ragione - ha spiegato in un' intervista rilasciata al Messaggero - per rallentare le une e gli altri". Tanto che lo stesso Mims sarebbe addirittura in anticipo rispetto alle scadenze del piano nazionale di ripresa a resilienza. «La scorsa settimana abbiamo varato un intervento importante anche alla luce dell' attuale situazione geopolitica - ha rivelato il ministro Giovannini - mi riferisco all' elettrificazione delle banchine dei porti, una misura anticipata rispetto alle scadenze del Piano, importante per migliorare la competitività del nostro Paese, in un' ottica di sviluppo sostenibile, e ridurre le emissioni di sostanze inquinanti. Con il Pnrr non potenziamo solo i porti ma anche i

retroporti, i collegamenti con le linee ferroviarie e viarie, la logistica nel suo complesso: 31 tra aeroporti, porti e centri logistici saranno collegati alla rete ferroviaria». C' è quindi una grande attenzione alla necessità di creare una rete molto più interconnessa, che sia efficiente per tutto il Paese. «E **Civitavecchia** - ha assicurato il Ministro - avrà un ruolo chiave, ma stiamo lavorando, proprio per supportare le aree interne, anche sulle direttrici trasversali: Napoli-Bari, Roma-Pescara, Orte-Falconara, con linee ferroviarie all' altezza delle sfide. E poi vanno intensificati i rapporti con i Balcani e la Grecia, dove ci sono opportunità per le imprese italiane a partire da Ferrovie dello Stato». Giovannini ha anche evidenziato la necessità, per l' Italia, di essere uno snodo cruciale verso l' Africa, gli Stati Uniti e il Sub-continente Indiano; una sfida, per certi aspetti, sulla quale sta già lavorando da tempo proprio il **porto** di **Civitavecchia**, candidandosi ad essere hub di riferimento, ad esempio, proprio per il nord Africa. Rispetto infine all' aumento dei prezzi e all' impatto sui bandi, il ministro spiega che il governo è al lavoro su un decreto specifico, da varare nella seconda metà di aprile, che garantirà «la possibilità di adeguare i prezzi per le gare in essere e, soprattutto, per le prossime. Abbiamo infatti introdotto - conclude Giovannini - un meccanismo nuovo che compensa di più le imprese per gli aumenti, ma consente alle stazioni appaltanti di recuperare in caso di un' inversione di tendenza». Per alcuni interventi si può attendere, «cosicché possiamo attendere qualche mese per vedere cosa accade ai mercati». Ma di una cosa è certo il ministro Giovannini: «Porteremo a termine tutte le opere strategiche nei termini del Pnrr».



Il presidente dell' Adsp Musolino: "Piena sintonia con il ministro Giovannini"

CIVITAVECCHIA - Il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino si dice in "piena sintonia e comunione di visione strategica col Ministro Giovannini". Questo alla luce delle recenti dichiarazioni rilasciate su Pnrr, sviluppo e strategicità del porto di Civitavecchia. Il Ministro, come sottolineato dallo stesso numero uno di Molo Vespucci, "dimostra ancora una volta la grande attenzione e sensibilità verso i porti della Capitale, il cui pieno sviluppo è, come giustamente rimarcato dal ministro stesso - ha aggiunto - strategico non solo per il territorio ma per il Paese stesso. La proiezione verso il Mediterraneo e verso l' Africa in particolare è da sempre uno dei nostri punti fermi".

MARTEDÌ 19 Aprile 2022 - Aggiornato alle 14:41

Civonline.it
IL SITO DEL QUOTIDIANO LA PROVINCIA

AREE DI INTERESSE

ALLIANCE • ANSA BRACCARE • CIPROTTA • CIVITAVECCHIA • FIUMICINO • GALI E MONDO • JASPINO • MINISTERO DI GIUSTIZIA • PORTA • PORTO • REVORE • ROMA • SANTA MARINELLA • TORGIANO • TUSCANO • TUSCANO • VITERBO

LOGGI

Adspirones | Cristiana Matano, a Lampedusa corso formazione per studenti | 19/04/2022

HOME > PORTO

PORTO | PUBBLICATO IL 19 APRILE 2022 ALLE 08:42

INVIATA STAMPA

Il presidente dell'Adsp Musolino: "Piena sintonia con il ministro Giovannini"

INVIATA STAMPA

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 sito potrebbe non funzionare più correttamente. Chiudendo questo banner o continuando a navigare sul sito accetti il loro utilizzo. [OK](#)

AdSP Tirreno centro settentrionale: società in house Pas approva bilancio

(FERPRESS) Roma, 19 APR L'assemblea dei soci di PAS, società in house dell'Adsp per la sicurezza e la vigilanza dei porti del Network, ha approvato ieri il bilancio di esercizio 2021, che ha chiuso in pareggio (utile netto di 468 euro) dopo la perdita di circa 89.000 euro del 2020. I dati più significativi dal punto di vista economico finanziario sono relativi al costo della società per il socio unico Adsp, ridotto a circa 2,7 milioni di euro, e al reddito operativo, al netto di oneri non ricorrenti, che da -32.000 euro è passato ad un margine positivo di circa 230.000 euro, a dimostrazione che l'azione di risanamento di Pas, attraverso il lavoro dell'amministratore unico Renato Calabrese e degli uffici dell'Adsp, con l'indirizzo del vertice strategico dell'ente, ha raggiunto i suoi obiettivi. Dopo aver azzerato un disavanzo complessivo dell'Adsp di 14 milioni di euro, mi auguro dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino che si comprenda che per quanto concerne Pas stiamo parlando di una società che ad agosto 2021 era a un passo dal dover essere messa in liquidazione e che oggi il socio unico, con l'amministratore e l'intera struttura dell'ente, hanno salvato il lavoro a 65 persone, ponendo le basi perché l'azienda affronti la fase della auspicata ripartenza delle crociere e in generale delle attività portuali con la capacità e le condizioni operative per far fronte alle necessità dei servizi da svolgere. Giova sottolineare come sia singolare prosegue Musolino che la situazione del personale di un istituto di vigilanza, che per eseguire il proprio compito presuppone determinate condizioni di efficienza e anche dinamicità organizzativa, richieda interventi esterni o stagionali per poter garantire i servizi. C'è da attendersi ora che a fronte del risanamento economico, finanziario e amministrativo posto in essere, si dimostri la sussistenza della condizione essenziale dell'effettivo valore aggiunto rappresentato dalla società in house per l'ente, secondo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di società partecipate, a partire dalla tutela dell'interesse pubblico e dalla economicità della gestione rispetto alle normali condizioni di mercato.

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

AdSP Tirreno centro settentrionale: società in house Pas approva bilancio

Author : com

Date : 19 Aprile 2022

(FERPRESS) - Roma, 19 APR - L'assemblea dei soci di PAS, società in house dell'Adsp per la sicurezza e la vigilanza dei porti del Network, ha approvato ieri il bilancio di esercizio 2021, che ha chiuso in pareggio (utile netto di 468 euro) dopo la perdita di circa 89.000 euro del 2020. I dati più significativi dal punto di vista economico finanziario sono relativi al costo della società per il socio unico Adsp, ridotto a circa 2,7 milioni di euro, e al reddito operativo, al netto di oneri non ricorrenti, che da -32.000 euro è passato ad un margine positivo di circa 230.000 euro, a dimostrazione che l'azione di risanamento di Pas, attraverso il lavoro dell'amministratore unico Renato Calabrese e degli uffici dell'Adsp, con l'indirizzo del vertice strategico dell'ente, ha raggiunto i suoi obiettivi.

"Dopo aver azzerato un disavanzo complessivo dell'Adsp di 14 milioni di euro, mi auguro - dichiara il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino - che si comprenda che per quanto concerne Pas stiamo parlando di una società che ad agosto 2021 era a un passo dal dover essere messa in liquidazione e che oggi il socio unico, con l'amministratore e l'intera struttura dell'ente, hanno salvato il lavoro a 65 persone, ponendo le basi perché l'azienda affronti la fase della auspicata ripartenza delle crociere e in generale delle attività portuali con la capacità e le condizioni operative per far fronte alle necessità dei servizi da svolgere".

"Giova sottolineare come sia singolare - prosegue Musolino - che la situazione del personale di un istituto di vigilanza, che per eseguire il proprio compito presuppone determinate condizioni di efficienza e anche dinamicità organizzativa, richieda interventi esterni o stagionali per poter garantire i servizi. C'è da attendersi ora che a fronte del risanamento economico, finanziario e amministrativo posto in essere, si dimostri la sussistenza della condizione essenziale dell'effettivo valore aggiunto rappresentato dalla società in house per l'ente, secondo quanto previsto dalle norme vigenti in materia di società partecipate, a partire dalla tutela dell'interesse pubblico e dalla economicità della gestione rispetto alle normali condizioni di mercato".

1/3

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Bandi portuali meno costosi, governo al lavoro

Con l'inflazione e il caro-bolletta, i cantieri potrebbero diventare più cari, in particolare quelli per nuove infrastrutture. Il ministro Giovannini fa il punto sulle opere strategiche per la logistica italiana

Elettrificazione delle banchine, penisola italiana come snodo logistico tra Africa, Stati Uniti e subcontinente indiano; retroporti, ferrovie collegate ai porti e opere da ultimare velocemente. Sono i temi affrontati dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, in un' intervista a Il Messaggero pubblicata oggi. Tutte queste aree di intervento hanno dei costi, che non potranno che essere maggiori del passato, anche soltanto di un anno fa, dopo la ripresa dei consumi post-pandemia, o anche solo di poche settimane fa, dopo l' invasione dell' Ucraina da parte della Russia. A proposito del rischio di aumento dei costi dei bandi pubblici per gli affidamenti dei cantieri nei porti - in conseguenza dell' inflazione e dell' impennata dei prezzi dell' energia - Giovannini ha detto che il governo sta lavorando a un decreto specifico che vorrebbe approvare entro aprile. Il punto principale sollevato da Giovannini sono la concretizzazione degli investimenti portuali finanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, che per i porti dispone di diversi miliardi, decine di miliardi se si allarga al trasporto in generale. Risorse però che vanno non semplicemente spese ma anche trasformate in infrastrutture. «Il Pnrr significa riforme e investimenti. E non c' è nessuna ragione per rallentare le une e le altre», ha detto Giovannini. L' intervento più immediato da fare è il cold ironing, l' elettrificazione delle banchine, «una misura anticipata rispetto alle scadenze del Piano», «importante per migliorare la competitività del nostro Paese, in un' ottica di sviluppo sostenibile». «Possiamo essere uno snodo cruciale verso l' Africa, gli Stati Uniti e il Sub-continente Indiano», ha continuato il ministro, citando fra gli altri il porto di Civitavecchia in un «ruolo chiave» al di là dei mercati suddetti, e le «diretrici trasversali» di Napoli-Bari, Roma-Pescara e Orte-Falconara come assi di collegamento strategici per le periferie.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Progettiamo il futuro: convegno del Pd per un'unità territoriale per lo sviluppo

CIVITAVECCHIA Progettiamo il futuro: Unità territoriale per lo sviluppo. È questo il tema del convegno organizzato dal circolo del Partito Democratico di Civitavecchia. L'incontro si svolgerà il prossimo 21 aprile a Civitavecchia, presso l'Hotel de la Ville (viale della Repubblica, 4) a partire dalle 17, con la partecipazione del vicepresidente della Regione Lazio Daniele Leodori, l'assessore ai Lavori Pubblici della Regione Mauro Alessandri ed il presidente Autorità di Sistema Portuale di Roma e del Lazio Pino Musolino.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Crociéristi: riparte il Civitavecchia Express

CIVITAVECCHIA - Riparte il **Civitavecchia** express, il collegamento veloce tra il **porto** di **Civitavecchia** e il centro di Roma. Fino al 1 novembre 2022 saranno in tutto 1.436 i posti in più sulla linea FL5 Roma- **Civitavecchia** messi a disposizione dei crocieristi che dal **porto** vorranno visitare la città eterna. Il collegamento sarà effettuato con due treni giornalieri: il primo con partenza da **Civitavecchia** alle ore 09.07 e arrivo a Roma Ostiense alle 10.10, il secondo nel pomeriggio con partenza da Roma Ostiense alle 16.30 e arrivo nella città portuale alle 17.20. In entrambi i casi il treno effettua una sola fermata intermedia nella stazione di Roma San Pietro. Altra particolarità del servizio è il posto a sedere garantito. Al raggiungimento dei 718 posti disponibili per ciascun collegamento la vendita dei biglietti sarà interrotta. Il biglietto di una corsa singola costa 10 euro; il prezzo di quello di andata e ritorno è invece di 15 euro. I bambini da 0 a 4 anni viaggiano gratis, mentre i ragazzi fino a 12 anni non pagano se accompagnati da un adulto. Per i grandi bagagli non ci sono costi aggiuntivi. I biglietti sono acquistabili presso tutti i canali di vendita Trenitalia.

MARTEDÌ 19 Aprile 2022 - Aggiornato alle 14:41

la Provincia
 Quotidiano di Civitavecchia, Isola Maremma, Fiumicino e del Tirreno

AREA DI INTERESSE

ALLIEMME • AREA MARCIORATELLI • CISTERNA • CIVITAVECCHIA • FIUMICINO • ISOLA E LUCINIO • LADISPOLI • MONTALCINO GAIANO • OSTIA • FONZI • REGGIONE • ROMA • SANTA LUCIA • TARQUINIA • TOLKA • TUSCANIA • ARDEO

LOGGOUT

LABORATORIA

notizi | 19/04/2022 - Industria aeronautica, laboratorio ha creato nano materiali più

HOME • CROCIERISTI

ENVIATA

PUBBLICATO IL 19 APRILE 2022 NELLE 14:41

Crociéristi: riparte il Civitavecchia Express

INVIATA • STAMPA



Questo sito utilizza cookie di profilazione, propri o di terzi, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Disabilitando o cancellando i cookie di questo sito a parte di essi il tuo personale non lavorare più correttamente. Chiudendo questo banner e continuando a navigare sul sito accetti il tuo dei cookie.

Assocostieri e la politica energetica

NAPOLI Come già preannunciato, il prossimo 4 maggio Napoli sarà il centro nevralgico del confronto tra Istituzioni, Associazioni e imprese sul tema energia. Primo appuntamento, in mattinata, con il workshop organizzato da Assocostieri con il patrocinio di: Ministero della Transizione Ecologica, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, Regione Campania, Regione Liguria, Comune di Napoli, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale dal titolo: La logistica energetica e le sfide della sostenibilità. Un mix di fonti per accompagnare la transizione energetica ed ecologica. A seguire, nel pomeriggio, si terrà inoltre l'incontro riservato ai membri del Forum IFEC: Le prospettive delle comunità energetiche nelle aree portuali.



Rifiuti dalla Tunisia a Serre, il sindaco Mennella blocca il transito dei tir

Il primo cittadino ha firmato un' apposita ordinanza propedeutica al ricorso al Tar contro la decisione della Provincia di Salerno

Continua la battaglia dell' amministrazione comunale di Serre contro l' arrivo dei rifiuti contenuti in 213 container provenienti dalla Tunisia ed attualmente presenti nel porto di Salerno. Oggi il sindaco Franco Mennella ha firmato un' apposita ordinanza che vieta il transito ai camion che trasportano i rifiuti per la tutela della salute pubblica, dell' ambiente e dell' ordine pubblico. Si tratta dell' ennesimo tentativo in ordine di tempo del Comune di fermare il trasferimento disposto dalla Provincia di Salerno. L' ordinanza è propedeutica al ricorso al Tar. Le contestazioni nell' ordinanza, pubblicata sui social, il sindaco Mennella fa la cronistoria di ciò che è accaduto: "Il Comune di Serre è stato tenuto fuori dal procedimento amministrativo decisorio della scelta del sito di Persano per il trasferimento dei rifiuti, iniziato quantomeno dal mese di febbraio 2022. Il Comune, il giorno successivo alla comunicazione dell' ordinanza del Presidente della Provincia, ha dato mandato ad un legale di fiducia per proporre ricorso al Tar competente, alla luce delle macroscopiche illegittimità dell' ordinanza presidenziale. Trattandosi di rifiuti illegali transfrontalieri la competenza della gestione appartiene allo Stato ed alla Regione e non certamente alla Provincia.

Non si tratta di potere di urgenza, atteso che i 213 container, rimpatriati dalla Tunisia, sono attualmente depositati presso il Porto di Salerno dal mese di febbraio e sottoposti a sequestro giudiziario. In tale sito si sarebbe potuta effettuare la caratterizzazione dei rifiuti, anche in virtù del principio di efficacia, efficienza ed economicità del procedimento e del principio di prossimità. Non si comprende il richiamo allo smaltimento e al recupero dei rifiuti, se nel sito comunale di Persano come si legge nella stessa ordinanza è previsto lo stoccaggio e la caratterizzazione dei rifiuti". Per Mennella "l' ordinanza è assolutamente ambigua, contraddittoria e incomprensibile, anche nella definizione di stoccaggio temporaneo e speciale. Il sito di Persano viene erroneamente indicato come sito di stoccaggio, facendo riferimento all' ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri dell' anno 2008 per lo stoccaggio di ecoballe, ed è dunque una discarica abusiva. Non è veritiero quanto affermato dal Presidente nell' ordinanza in oggetto che non esisterebbero altre soluzioni. L' affermazione non è supportata da alcuna istruttoria". Nel provvedimento si legge ancora che i rifiuti non sono caratterizzati e pertanto non si conosce la natura degli stessi: "Circostanza questa che desta preoccupazione e allarme. La scelta del sito di Persano ha determinato un allarme sociale non solo nella popolazione di Serre ma dell' intera area della Piana del Sete, per il pericolo per la salute pubblica e per l' ambiente che lo stoccaggio dei rifiuti verrebbe a creare, anche in considerazione che il territorio è già saturo di impianti del ciclo integrato dei rifiuti".



Salerno Today

Salerno

La protesta Non è escluso che nei prossimi giorni, come già accaduto nelle scorse settimane, possano essere organizzate altre iniziative di protesta da parte della cittadinanza.

Arriva la Costa Deliziosa, al via la stagione crocieristica della compagnia a Bari: tornano le escursioni libere in città

Questa mattina il primo scalo, con il ritorno alla normalità per quanto riguarda la possibilità, per i passeggeri, di muoversi in libertà per le visite

Le Crociere Costa ripartono da Bari. Con l'arrivo della Costa Deliziosa, questa mattina, si è ufficialmente aperta la stagione crocieristica 2022 della compagnia nel capoluogo pugliese. Nel corso del 2022 Costa Deliziosa e Costa Pacifica visiteranno Bari ogni settimana, per un totale di 57 scali, mentre a Brindisi arriverà Costa Luminosa. Costa Deliziosa è arrivata in **porto** stamattina, alle 7 circa, nell'ambito di una crociera breve nel Mediterraneo di cinque giorni, partita da Savona e con destinazione finale Trieste. Il debutto di Costa Deliziosa segna una grande novità rispetto allo scorso anno, ovvero la possibilità per gli ospiti in arrivo a Bari di tornare a visitare la città in libertà, sia con le escursioni organizzate dalla compagnia, senza più la necessità della "bolla" che preservava da contatti con l'esterno, sia in autonomia, scendendo dalla nave per conto proprio. La nuova normativa, entrata in vigore dal 1° aprile, si applica a tutte le destinazioni, fermo restando il rispetto di eventuali requisiti richiesti dalle autorità locali. In totale, gli scali Costa a Bari nel 2022 saranno 57, con un incremento del 15% rispetto al 2021. Dopo lo scalo di oggi, Costa Deliziosa sarà a Bari tutti i venerdì, dal 22 aprile sino a fine anno, per crociere di una settimana, che in estate visiteranno le splendide isole greche di Mykonos, con una sosta lunga di due giorni, Santorini e Cefalonia, oltre a Venezia, mentre in primavera ed autunno arriveranno a Spalato (Croazia), Kotor (Montenegro), Katakolon (Grecia), Atene (Grecia), Venezia o Trieste. Dal 3 giugno al 24 settembre, Costa Deliziosa sarà affiancata da Costa Pacifica, per un itinerario che avrà proprio a Bari il suo **porto** di partenza principale, tutti i sabati, con soste a Catania, Malta, Mykonos e Santorini. Oltre a Bari, Costa Crociere sarà presente in Puglia con la novità dello scalo di Brindisi, dove opererà Costa Luminosa, dal 4 giugno al 4 novembre. Tra i tour disponibili per i turisti in arrivo a Bari, una visita nel ventre delle grotte di Castellana con uno speleologo; due tour dedicati alla scoperta della città vecchia; uno dedicato ai segreti della cucina pugliese; relax al Lido Sabbiadoro; Ostuni, Alberobello con i suoi trulli, Locorotondo e i sassi di Matera.



OGGI CONGRESSO UILTRASPORTI

«Incidenti al porto occorre rafforzare i controlli ispettivi»

Sasso: verso protocollo sicurezza

«Bisogna potenziare i controlli degli organi ispettivi sui luoghi di lavoro. C'è un vulnus da superare. Lo chiediamo a gran voce. I due infortuni mortali al porto avvenuti nella stessa area a distanza di un anno non possono essere frutto di casualità». Carmelo Sasso, segretario territoriale della Uiltrasporti di Taranto anticipa alla Gazzetta una delle tracce della sua relazione che oggi (alle 9.45) aprirà l'undicesimo congresso provinciale del sindacato sul tema "Ridare dignità al Paese, alle persone al lavoro" (slogan unico per la campagna congressuale nazionale) nella sala conferenze dell'Hotel Salina. A seguire il saluto degli ospiti e delle **Autorità**, l'avvio del dibattito congressuale, l'elezione degli organismi statuari e dei delegati al congresso regionale e l'elezione del segretario generale e della segreteria territoriale.

«Parleremo - sottolinea Sasso - della centralità della persona nella nostra società che va sempre più disgregandosi e nel mondo del lavoro, che vede sempre di più la risorsa umana come numero e fattore produttivo e sempre meno come una persona. Discuteremo di tutti gli ambiti che la Uiltrasporti quotidianamente segue sul territorio, dall'igiene ambientale al trasporto pubblico locale all'area degli appalti multiservizi, al trasporto ferroviario e aereo per arrivare al settore di mia diretta pertinenza che è il porto».

Il congresso ospiterà due componenti della segreteria nazionale: Marco Verzari, segretario nazionale settore viabilità, e Giuliano Galluccio, coordinatore nazionale Uiltrasporti-settore porto. Interverranno anche Pietro Pallini della Uil Taranto, Vincenzo Boffoli della Uiltrasporti regionale e Franco Busto della Uil Puglia. «Abbiamo invitato inoltre - annuncia Sasso - il presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mar Ionio Sergio Prete, i consigli di amministrazione delle società partecipate comunali e provinciale, il management di Yilport, molti operatori portuali e componenti degli enti di partenariato della risorsa mare perché siamo abituati ad uscire dall'autoreferenzialità».

Per la questione-porto si attende la presentazione da parte della San Cataldo Container Terminal del nuovo piano industriale dopo la diffida dell'Authority in merito ai volumi di traffico del terminal che attualmente non rispettano il contratto di investimento. «Aspettiamo la documentazione - spiega il segretario della Uiltrasporti - che ci arriverà nei termini che il presidente Prete ha fissato e poi bisognerà fare delle valutazioni di merito e il Comitato di Gestione dell'**Autorità portuale** dovrà assumere delle decisioni rispetto alla concessione e a come continuare il rapporto con l'operatore».

GIACOMO RIZZO



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

Ma c'è disponibilità da parte di Yilport a confermare il progetto iniziale o si potrebbe arrivare a un ridimensionamento? «L'altro giorno - chiarisce Sasso - abbiamo notato dopo una fase per così dire difensiva da parte di Robert Yldrim una presa d'atto di quello che è accaduto, che c'è bisogno di una inversione di tendenza perché non possiamo subire ulteriormente quello che sta succedendo. Rispetto a un mese fa, tranne l'arrivo episodio di qualche nave, la situazione non è cambiata. Solo una nave alla settimana che fa la spola fra Taranto e Malta».

Tornando ai problemi della sicurezza in ambito **portuale**.

Sasso fa presente che i due incidenti mortali dell'ultimo anno «non sono avvenuti all'interno del terminal contenitori ma durante le operazioni di movimentazione del materiale eolico. Presto, probabilmente la settimana prossima, avremo una riunione con l'**Autorità portuale**, con la Capitaneria di porto, con gli operatori portuali, lo Spesal e la Prefettura per mettere in piedi, sulla falsariga di quanto realizzato per i settori dell'industria, dell'agricoltura e della edilizia, un protocollo che possa portare a una implementazione dei livelli di sicurezza delle operazioni e soprattutto a una serie di controlli più costanti e continui da parte degli organi ispettivi. Questo per richiamare tutti a una maggiore responsabilità sul rispetto delle norme di sicurezza e delle procedure operative».

Giochi di guerra sui nostri mari

I dottor Alberto Giachi di Taranto ci ha inviato la seguente mail: Ho letto sulla stampa locale che nei giorni scorsi ci sono stati ripetuti ingaggi, nel nostro Golfo di Taranto, tra navi militari americane e russe, con pericolose evoluzioni anche a distanza ravvicinata. Si possono fare certe pericolose manovre in acque nazionali? E le nostre navi militari dov'erano? * Che ci sia tensione anche tra le forze navali in Mediterraneo è ormai appurato da quando è scoppiata la guerra in Ucraina. Con reciproci ingaggi sempre nell'ambito delle normative internazionali tra navi NATO e navi della Russia, da tempo inviate anche lungo le coste italiane. La Nato riferiscono i servizi italiani ha tre portaerei dislocate nel Mediterraneo: la statunitense USS Truman (CVN-75) e il suo CSG (Combat Strike Group) stazionano nell'Adriatico Meridionale; la francese Charles de Gaulle (R91) è transitata nello Stretto di Messina verso il Mar Tirreno insieme alla nave da rifornimento Berne e il cacciatorpediniere Forbin (D620); infine la portaerei italiana Cavour (C550) gravita su Taranto. Per la Russia, ItamiRadar ha rilevato nei giorni passati il Surface Action Group (SAG) dell'incrociatore Varyag nel Mar Ionio. Il SAG dell'incrociatore Ustinov circolava a Sud di Creta, dove controlla l'Egeo. Ad Est di Creta è stata registrata un'intensa attività di velivoli antisommersibili della Nato, ma nell'area si trovavano anche almeno tre navi della Marina russa: un sottomarino di classe Kilo, una nave da riparazione di classe Amur e una corvetta di classe Burian. Il controllo delle nostre acque territoriali è svolto anche dai nostri sottomarini più recenti, come si vede dalla foto che alleghiamo.



IL PUNTO

Presto il piano di Yilport per Taranto

Dalla Cina agli Stati Uniti navi in rada, e la guerra in Ucraina peggiora la situazione

Quindici giorni di tempo, al massimo nelle prossime settimane, per un nuovo piano industriale di Yilport, il gruppo turco concessionario del terminal container di Taranto. È sostanzialmente l'esito di due riunioni svoltesi oggi, di cui l'ultima in serata. La prima tra il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, e i vertici di Yilport (a partire dal presidente Robert Yuksel Yildirim e dal co-ceo Nicolas Sartini, affiancati dai dirigenti di Yilport e della società San Cataldo Container Terminal), la seconda tra Authority, Yilport, Scct e i sindacati Cgil, Cisl e Uil dei trasporti. Una nota della compagnia annuncia «nuova ristrutturazione per il piano operativo della Scct» e «un vero e proprio reset per Scct a Taranto dopo 8 anni di inattività del terminal». «Ad oggi - specifica la società - il terminal è operativo con 7 gru di banchina, 16 Rmg, 15 ralle portuali e 2 locomotive. Nel terminal sono inoltre in uso due magazzini ristrutturati ed un'officina». «A partire dal primo luglio 2022 il primo treno sarà operativo nel terminal - aggiunge - l'Autorità portuale si occuperà delle operazioni di dragaggio che consentiranno il pescaggio fino a -16.5 metri nel più breve tempo possibile». Per la società, «sulla base di queste premesse, nuovi target sono stati discussi con un approccio collaborativo e costruttivo da parte di tutti i partner. Gli stessi saranno presentati da Yilport all'attenzione dell'Authority nelle prossime settimane».



Mini nave da crociera extralusso al porto di Arbatax

Nello scalo ogliastrino con settanta passeggeri

(ANSA) - TORTOLÌ, 19 APR - Esordio stagionale delle navi da crociera anche ad Arbatax (Tortolì). Da questa mattina la Clio, la nave della Grand Circle Line, compagnia americana specializzata nelle crociere culturali extralusso, è approdata alle 7.25 nella banchina di Levante, con circa 70 passeggeri a bordo. Per gli ospiti, tutti di nazionalità statunitense, tour organizzati dalla compagnia con visita nelle zone interne del centro Sardegna. Una tappa multiscalo, quella ogliastrina, che segue due giorni di permanenza nel porto di Cagliari (cosiddetto overnight) per il ponte pasquale. A portare il saluto al comandante della nave, la responsabile marketing dell' AdSP del Mare di Sardegna, Valeria Mangiarotti che, unitamente allo staff della security portuale, ha seguito tutte le operazioni di sbarco degli ospiti della Clio. "Sebbene un primo e modesto segnale dal punto di vista numerico, l' approdo della Clio ad Arbatax, il secondo da ottobre 2021, conferma, ancora una volta, il grande potenziale del porto ogliastrino nel mercato delle crociere - spiega **Massimo Deiana**, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna -. Come Sistema Sardegna, lavoriamo per il completo riallineamento dell' industria crocieristica ai livelli pre-pandemia, auspicando che, come già in gran parte riscontrato, si arrivi entro l' anno alla definitiva risalita della curva e ad un calendario 2023 con record di scali su tutti i porti". (ANSA).



AdSP del Mare di Sardegna - Prima nave da crociera del 2022 per il porto di Arbatax

Dopo due giorni in banchina a Cagliari, questa mattina la Clio ha toccato lo scalo ogliastrino

Dopo Cagliari ed Olbia, la stagione crocieristica 2022 parte anche per il porto di Arbatax con il primo approdo della Clio. Questa mattina, la nave della Grand Circle Line, compagnia americana specializzata nelle crociere culturali extralusso, è approdata alle 7.25 nella banchina di Levante, con circa 70 passeggeri a bordo. Per gli ospiti, tutti di nazionalità statunitense, tour organizzati dalla compagnia con visita nelle zone interne del centro Sardegna. Una tappa multiscale, quella ogliastrina, che segue due giorni di permanenza nel porto di Cagliari (cosiddetto overnight) per il ponte pasquale. A portare il saluto al comandante della nave, la responsabile Marketing dell' AdSP del Mare di Sardegna, Valeria Mangiarotti che, unitamente allo staff della security portuale, ha seguito tutte le operazioni di sbarco degli ospiti della Clio. Un graduale posizionamento sul mercato, quello di Arbatax - dal mese di settembre 2021 nella circoscrizione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - che conferma il buon esito dell' intensa attività dell' Ente per assicurare, in tempi rapidi, la ripresa dell' operatività dello scalo. Impegno i cui frutti sono evidenti anche nella crescita del 77 per cento sui traffici passeggeri per il primo trimestre 2022 rispetto a quello dell' anno precedente. " Sebbene un primo e modesto segnale dal punto di vista numerico, l' approdo della Clio ad Arbatax, il secondo da ottobre 2021, conferma, ancora una volta, il grande potenziale del porto ogliastrino nel mercato delle crociere - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - . Come Sistema Sardegna, lavoriamo per il completo riallineamento dell' industria crocieristica ai livelli pre-pandemia, auspicando che, come già in gran parte riscontrato, si arrivi entro l' anno alla definitiva risalita della curva e ad un calendario 2023 con record di scali su tutti i porti".



La crociera sbarca ad Arbatax: extralusso Usa sulla 'piccola' Clio

Hanno passato Pasqua e Pasquetta a Cagliari e stamattina sono approdati ad Arbatax per raggiungere l'interno dell'Isola con tour guidati. Sono una settantina i turisti statunitensi che stanno visitando la Sardegna a bordo della Clio, una 'piccola' nave da crociera di 100 metri della Grand Circle Cruise Line. È il primo approdo della stagione in Ogliastra e i passeggeri della nave specializzata in crociere extralusso sono stati accolti dallo staff della security portuale che ha seguito le operazioni di sbarco mentre la responsabile marketing dell'Autorità portuale della Sardegna, Valeria Mangiarotti, salutava il comandante. 'Sebbene un primo e modesto segnale dal punto di vista numerico, l'approdo della Clio ad Arbatax, il secondo da ottobre 2021, conferma, ancora una volta, il grande potenziale del porto ogliastrino nel mercato delle crociere - spiega il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, Massimo Deiana -. Come Sistema Sardegna, lavoriamo per il completo riallineamento dell'industria crocieristica ai livelli pre-pandemia, auspicando che, come già in gran parte riscontrato, si arrivi entro l'anno alla definitiva risalita della curva e ad un calendario 2023 con record di scali su tutti i porti'.



Ship Mag

Olbia Golfo Aranci

Prima nave da crociera del 2022 nel porto di Arbatax

Dopo due giorni in banchina a Cagliari, la Clio ha toccato lo scalo ogliastrino

Cagliari Dopo Cagliari ed Olbia, la stagione crocieristica 2022 parte anche per il porto di Arbatax con il primo approdo della Clio. Questa mattina, la nave della Grand Circle Line, compagnia americana specializzata nelle crociere culturali extralusso, è approdata alle 7.25 nella banchina di Levante, con circa 70 passeggeri a bordo. Per gli ospiti, tutti di nazionalità statunitense, tour organizzati dalla compagnia con visita nelle zone interne del centro Sardegna. Un graduale posizionamento sul mercato, quello di Arbatax dal mese di settembre 2021 nella circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che conferma il buon esito dell'intensa attività dell'Ente per assicurare, in tempi rapidi, la ripresa dell'operatività dello scalo. Impegno i cui frutti sono evidenti anche nella crescita del 77 per cento sui traffici passeggeri per il primo trimestre 2022 rispetto a quello dell'anno precedente. Sebbene un primo e modesto segnale dal punto di vista numerico, l'approdo della Clio ad Arbatax, il secondo da ottobre 2021, conferma, ancora una volta, il grande potenziale del porto ogliastrino nel mercato delle crociere spiega Massimo Deiana, Presidente dell'**AdSP** del Mare di Sardegna. Come Sistema Sardegna, lavoriamo per il completo riallineamento dell'industria crocieristica ai livelli pre-pandemia, auspicando che, come già in gran parte riscontrato, si arrivi entro l'anno alla definitiva risalita della curva e ad un calendario 2023 con record di scali su tutti i porti.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Attraversamento dello Stretto di Messina, deserta la gara d' appalto per le navi a doppia alimentazione

Attraversamento dello Stretto di Messina, deserta la gara per i tre nuovi traghetti dual-fuel veloci, andata deserta. La procedura metteva a disposizione circa 52,102 milioni di euro, dei quali circa 1,267 per coprire i costi di progettazione

E' andata deserta la gara di appalto per i tre nuovi traghetti dual-fuel veloci per attraversare lo Stretto di **Messina**. La procedura metteva a disposizione circa 52,102 milioni di euro, dei quali circa 1,267 per coprire i costi di progettazione. Al momento non si conoscono le ragioni che hanno trattenuto gli operatori economici nel fare l' offerta. Uno dei motivi del "fallimento" la questione del serbatoio di gas naturale liquefatto: un sistema che non sarebbe adatto a un natante ad alta velocità. Espresse poi considerazioni sui motori a idrogetto, inefficienti a velocità di soli 25 nodi. Da ricordare che, nelle scorse settimane, il nulla di fatto nell' affidamento dei collegamenti veloci sulla linea **Messina-Reggio Calabria**, a causa della carenza dei titoli della società aggiudicataria, la Liberty Lines.



strettoweb.com

Home | News | Reggio | Messina | Calabria | Sicilia | Notizie dal Nord | Sport | Meteo | Fatti | Video | Nirolog | Webcam | Le riviste di St...

Attraversamento dello Stretto di Messina, deserta la gara d'appalto per le navi a doppia alimentazione

19 Aprile 2022 07:01 | Grand Line

Attraversamento dello Stretto di Messina, deserta la gara per i tre nuovi traghetti dual-fuel veloci, andata deserta. La procedura metteva a disposizione circa 52,102 milioni di euro, dei quali circa 1,267 per coprire i costi di progettazione

E' andata deserta la gara di appalto per i tre nuovi traghetti dual-fuel veloci per attraversare lo

Cerca

Quali i for
Quali RATTI

I VIDEO DI C

Stelano Pizzari
"green pass" "verdi m

Tutti i video >

LE RICETTE DI

La
Pa

La
La

De Domenico: "Dal Pnrr al lungomare tutto da vivere ecco le priorità per Messina"

In primo piano, per il candidato del centrosinistra, "le risorse del Piano, il waterfront, la zona falcata e la valorizzazione dei Peloritani"

Marco Olivieri

MESSINA - Sulle recenti dichiarazioni di Cateno De Luca e Federico Basile non intende intervenire e si concentra su programmi e incontri con l' elettorato. Franco De Domenico (nella foto), candidato della coalizione di centrosinistra, indica le sue priorità per Messina: «Dalla necessità di una task force permanente per intercettare le ingenti risorse del Pnrr, Piano nazionale di ripresa e resilienza, alla valorizzazione del waterfront. Un lungomare tutto da vivere a partire dalla zona della Fiera e il recupero della zona falcata». Altre priorità? «Puntare sulle potenzialità dell' hinterland collinare dei Peloritani, con orti e campi urbani, e riorganizzare la macchina amministrativa. Il Parco "Aldo Moro"? Deve tornare ai messinesi. Intanto torniamo nella zona sud, lì dove è partito il nostro viaggio elettorale», annuncia De Domenico. Oggi la seconda tappa nei villaggi: alle 17 il segretario cittadino del Pd e candidato sindaco sarà nella piazza principale di Pezzolo. A seguire Santo Stefano Briga (capolinea autobus); Santo Stefano Medassio (Piazza Pioppo); quindi in Piazza Chiesa a Santa Margherita e a Santa Margherita Marina. Franco De Domenico De Domenico, come sta andando il viaggio elettorale? «Benissimo. Sono momenti importanti di confronto e approfondimento con i cittadini, durante i quali sto incontrando tantissimi messinesi che hanno voglia di fare proposte per il presente e il futuro della città. Cittadini che non si abbattano, anzi mostrano amore e orgoglio per Messina. Ogni giorno mi suggeriscono spunti interessanti per arricchire il mio programma e mi trasmettono tanta energia. Mi stanno convincendo che, grazie a loro, possiamo dare concretamente vita alla nostra idea di città, inclusiva, di tutti e per tutti». Che ne pensa della situazione del Parco 'Aldo Moro', ieri occupato per qualche ora da un gruppo di cittadini come provocazione per la mancata riapertura? «Ho seguito la vicenda dell' occupazione. Visti gli accordi già presi tra Comune e Ingv, Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia, non ci sono più alibi: è un' area che deve essere restituita alla fruizione dei messinesi». Una priorità da candidato sindaco? «C' è una priorità immediata a cui si legano tutte le altre: il Pnrr. Occorre immediatamente attrarre più finanziamenti possibili e, per questo, è necessario avere pronti tanti progetti cantierabili. L' intervento più urgente sarà quello di istituire una task force di tecnici permanente, finalizzata alla captazione delle risorse». A cosa servirà la task force? «I prossimi mesi saranno decisivi per Messina, così come per tutte le amministrazioni italiane: potranno arrivare in città grandi risorse economiche ma a patto che si riescano a intercettare attraverso progetti credibili, concreti e soprattutto utili. Il futuro è adesso». Un' altra priorità? «Partendo da questa premessa, reputo che Messina debba innanzitutto riconquistare il proprio waterfront , a partire dalla zona della Fiera. La gestione di quelle aree deve



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

essere condivisa con il Comune. Non a caso, uno dei primi passi della mia campagna elettorale è stato quello di incontrare il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Mario Mega. Il dibattito in atto sul futuro di quella parte del territorio è un patrimonio fondamentale». Perché? «Le idee elaborate e concretizzate porteranno lavoro e innalzeranno la qualità della vita. Basti pensare al percorso compiuto da città come Salerno per comprendere quali meccanismi virtuosi si possano innescare grazie a un lungomare tutto da vivere. Un punto di partenza per una visione completata dal recupero della zona falcata e da interventi sul waterfront della parte sud della città. Potremmo realizzare un percorso unico al mondo». Su quale altro aspetto si concentrerà se sarà eletto come sindaco? «Un' altra priorità è quella rappresentata dall' hinterland collinare dei Peloritani. In città abbiamo esempi virtuosi di aziende agricole che sono state capaci di conquistare importanti segmenti di mercato attraverso il recupero e la valorizzazione di colture tradizionali del nostro territorio. L' esempio ideale di come agricoltura, tutela ambientale e creazione di posti di lavoro possano andare a braccetto. Il Comune deve agevolare queste esperienze, mettendo a disposizione terreni per creare non solo orti ma anche campi urbani. E, lì dove c' è l' opportunità, l' amministrazione deve dialogare con altri enti, penso ad esempio alla Forestale, per agevolare queste dinamiche». Tutto questo avrà bisogno di una macchina comunale al passo con l' esigenza di rispondere in tempi brevi alle esigenze della città «Come esigenza primaria, assieme alle altre indicate, propongo infatti la riorganizzazione della macchina amministrativa, che poi è essenziale e senza la quale ogni ragionamento diventa astratto. Ci sono troppi pochi dipendenti comunali e mancano qualifiche specializzate in settori strategici, come quelli che richiedono competenze avanzate. Le unità in organico, in ogni caso, risultano troppo poche rispetto al numero minimo in rapporto alla popolazione. E, soprattutto, manca un' organizzazione stratificata per livelli di competenze». In che senso? «Essendo carenti le posizioni organizzative e le rispettive responsabilità, i livelli dirigenziali, peraltro ridotti al lumicino, diventano colli di bottiglia dell' operatività quotidiana. È necessaria, pertanto, una riorganizzazione dei dipartimenti che sono stati ridotti all' osso. Serve pure una maggiore qualificazione dei dipendenti, con adeguata formazione finalizzata all' apprendimento delle best practice degli enti più virtuosi».

Sicilia: presentato documento di programmazione strategica del Sistema portuale di Sicilia occidentale

(FERPRESS) Palermo, 19 APR Presentato nei giorni scorsi all'assessorato del Territorio della Regione siciliana il Documento di programmazione strategica del Sistema portuale del mare di Sicilia occidentale. Alla presentazione del più importante documento di visione del Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale erano presenti l'assessore Toto Cordaro, il presidente dell'autorità di Sistema, Pasqualino Monti, il dirigente generale del dipartimento Urbanistica dell'assessorato, Calogero Beringheli e il professore Maurizio Carta, che ha coordinato i gruppi di ricerca dell'Università degli Studi di Palermo (urbanistica e pianificazione, ingegneria idraulica e dei trasporti, economia dello sviluppo), a supporto della redazione del documento.

Il Comitato tecnico scientifico, costituito in seno all'assessorato Territorio e ambiente, ha dato parere favorevole al documento che illustra obiettivi, finalità e strategie, che adesso passerà all'esame della giunta per l'approvazione e successivamente sarà presentato in conferenza nazionale dei presidenti delle autorità di Sistema e al ministro Enrico Giovannini.

«Definire la visione del sistema portuale e gli sviluppi futuri del sistema porti e interporti rappresenta un momento importante ha detto l'assessore Cordaro nell'ambito della collaborazione che la Regione Siciliana ha instaurato con l'autorità di Sistema. La programmazione costituisce un propulsore di crescita che stimola tutti gli attori dello sviluppo regionale e locale ad agire in sinergia per il comune interesse delle economie del mare. Il governo Musumeci è molto attento agli asset portuali, riconoscendone l'importanza strategica e il contributo che danno all'economia». «Si tratta di un atto fondamentale che traccia la strategia guida per potenziare gli scali in un'ottica di sistema, ha sottolineato il presidente Monti per rinnovare il rapporto tra le aree portuali, le città e i territori e rappresenta anche l'indirizzo per i futuri piani regolatori portuali. Inoltre potenzia l'efficacia del sistema portuale per lo sviluppo dell'intero sistema territoriale di riferimento, esaltando le singole identità territoriali».



Stop alle navi russe nei porti italiani

da Redazione

Che nessun oligarca venga più in vacanza in Italia con il proprio yacht . Lo aveva auspicato, nel suo discorso al nostro Parlamento , il presidente ucraino Volodymyr Zelensky . Un passo in questa direzione è stato compiuto a Pasqua: quel giorno, infatti, è scattato il divieto per navi e imbarcazione russe di attraccare nei porti della Penisola. Un niet che, però, interessa principalmente il cargo, previsto in una circolare del Comando generale delle Capitanerie di porto , che recepisce il regolamento Ue dell' 8 aprile sulle misure restrittive nei confronti della Russia. Nel quale, ricorda la circolare, "è stato inserito l' articolo 3 sexies bis che vieta l' accesso ai porti nazionali alle navi di bandiera russa, dopo il 16 aprile 2022; tale misura si applica anche nei confronti delle navi che abbiano cambiato la propria bandiera, da russa a qualsiasi altra nazionalità, dopo il 24 febbraio 2022". Le navi russe attualmente ancorate nei porti italiani "alla luce dei chiarimenti ricevuti dalla Commissione europea, potranno permanere in porto fino al completamento delle proprie attività commerciali , momento in cui dovranno lasciare lo stesso". Il divieto non si applica, recita l' ordinanza dell' 8 aprile, "nel caso di una nave che necessita di assistenza alla ricerca di riparo , di uno scalo di emergenza in un porto per motivi di sicurezza marittima, o per salvare vite in mare". Inoltre, le autorità competenti possono autorizzare una nave ad accedere a un porto, "alle condizioni che ritengono appropriate", se questo è necessario per "l' acquisto, l' importazione o il trasporto nell' Ue di gas naturale e petrolio , compresi i prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, titanio, alluminio, rame, nichel, palladio, minerali di ferro, nonché taluni prodotti chimici e ferrosi elencati", e anche "l' acquisto, l' importazione o il trasporto di prodotti farmaceutici, medici, agricoli e alimentari, compreso il frumento e i fertilizzanti la cui importazione, il cui acquisto e il cui trasporto sono consentiti ai sensi della presente decisione", e ancora "scopi umanitari", "il trasporto di combustibile nucleare e altri beni strettamente necessari al funzionamento delle capacità nucleari civili" oppure "l' acquisto, l' importazione o il trasporto nell' Unione di carbone e altri combustibili fossili solidi".



La Russia affronta un calo del traffico merci e deficit di container

Novorossiysk Port . La Russia si sta preparando ad affrontare un forte calo dei flussi di merci e un deficit di container dopo che le principali compagnie di navigazione internazionali di container hanno interrotto le operazioni nel paese a causa della guerra di Mosca in Ucraina. Le tre più grandi compagnie di navigazione di container del mondo, la danese Maersk, la francese CMA CGM e la svizzera MSC, hanno sospeso le loro prenotazioni da e verso la Russia dall' inizio delle guerra, dal 24 febbraio scorso, e stanno provocando sanzioni per la Russia difficili da sopportare. Secondo l' analisi della Delo Group, la più grande holding di trasporti e logistica in Russia, l' uscita delle principali compagnie di navigazione di container - che trasportano la maggior parte dei manufatti in tutto il mondo e sono essenziali per il commercio internazionale - causerà un forte calo delle spedizioni se non si troveranno presto alternative a queste aziende. Il più grande operatore di container e di logistica della Russia prevede che il calo delle spedizioni (da e verso i porti russi, nella regione nord-occidentale) sarà compreso tra il 90% e il 95% da maggio se non ci saranno alternative sul mercato. L' analisi è riferita ai terminal per container nei porti russi, compresi quelli di San Pietroburgo e Ust-Luga. Il Gruppo Delo possiede Global Ports, che gestisce terminal nella Russia nord-occidentale e nell' Estremo Oriente russo, e terminal nel porto di Novorossiysk, nel Mar Nero. Controlla anche Trans Container, il più grande operatore di container merci del paese. I porti dell' Estremo Oriente russo, del Mar Nero e del Mar d' Azov soffrirebbero meno dell' uscita delle principali compagnie di navigazione di container perché la loro quota di traffico merci era inferiore a quella della Russia nord-occidentale e perché i nuovi player in quelle regioni sono ancora all' inizio. Per Trans Container, si parla di un mercato che dovrà sostituire circa 300.000 teu e che circa il 30% dei container sul mercato russo sarà ritirato dalla circolazione. Molto probabilmente il mercato dei trasporti russo non sarà in grado di compensare tutto e sostituire le più grandi linee di container del mondo che improvvisamente hanno deciso di non scalare i porti russi. Si sta pensando di operare con aziende cinesi e giapponesi per cercare di compensare la perdita di teu; anche qualcuno pensa che tutto riprenderà 'come prima' a guerra finita. Nessuno conosce come si svilupperà una tale situazione geopolitica in atto. Delo Group è la più grande holding di trasporti e logistica in Russia; gestisce terminal per container marittimi nei bacini Azov - Mar Nero, Baltico ed Estremo Oriente, una rete di terminal ferroviari per container, una flotta di container e piattaforme di montaggio. Circa l' azienda Delo Ports è una holding che possiede e gestisce le attività di stivaggio del Gruppo Delo nel porto di Novorossiysk. Delo Ports è parte del NUTEP Container Terminal, KSK Grain Terminal e Delo Service Company. Abele Carruezzo.



Informare

Focus

Forte contrazione del traffico movimentato dai terminal della russa Global Ports

Nel primo trimestre i volumi containerizzati nei terminal del Baltico sono diminuiti del -15,8%

La russa Global Ports Investments ha reso noto oggi che nel primo trimestre di quest' anno il traffico portuale di container in Russia è stato pari a 1,31 milioni di teu, con un incremento del +1,7% sullo stesso periodo del 2021 che è frutto della crescita del +16,2% registrata nel solo primo bimestre del 2022 a cui è seguito un calo del -22% nel mese di marzo a causa della crisi geopolitica in corso e della riduzione degli scali di navi ai porti russi. Global Ports ha specificato che i propri terminal portuali hanno movimentato 363mila teu, con una flessione del -2,0% che è stata prodotta dalla riduzione del -15,8% del traffico nei terminal del bacino del Mar Baltico che è stata parzialmente compensata dall' aumento del +29,7% del traffico movimentato dalla filiale Vostochnaya Stevedoring Co. (VSC) nel porto di Vostochny, nell' Estremo Oriente russo. Inoltre il traffico di rinfuse movimentato dai terminal dell' azienda nel primo trimestre del 2022 è diminuito del -62,3% essendo ammontato a 475mila tonnellate, contrazione che è stata generata principalmente dalla cessazione della movimentazione di carbone al terminal VSC avvenuta nel terzo trimestre dello scorso anno. In calo anche i volumi di rotabili e di autovetture movimentati dai terminal attestatisi rispettivamente a 4.300 unità (-28,8%) e 18.400 unità (-35,5%).



informMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

19 aprile 2022 13:39 GMT+1

Forte contrazione del traffico movimentato dai terminal della russa Global Ports

Nel primo trimestre i volumi containerizzati nei terminal del Baltico sono diminuiti del -15,8%

La russa Global Ports Investments ha reso noto oggi che nel primo trimestre di quest'anno il traffico portuale di container in Russia è stato pari a 1,31 milioni di teu, con un incremento del +1,7% sullo stesso periodo del 2021 che è frutto della crescita del +16,2% registrata nel solo primo bimestre del 2022 a cui è seguito un calo del -22% nel mese di marzo a causa della crisi geopolitica in corso e della riduzione degli scali di navi ai porti russi.

Global Ports ha specificato che i propri terminal portuali hanno movimentato 363mila teu, con una flessione del -2,0% che è stata prodotta dalla riduzione del -15,8% del traffico nei terminal del bacino del Mar Baltico che è stata parzialmente compensata dall'aumento del +29,7% del traffico movimentato dalla filiale Vostochnaya Stevedoring Co. (VSC) nel porto di Vostochny, nell'Estremo Oriente russo.

Inoltre il traffico di rinfuse movimentato dai terminal dell'azienda nel primo trimestre del 2022 è diminuito del -62,3% essendo ammontato a 475mila tonnellate, contrazione che è stata generata principalmente dalla cessazione della movimentazione di carbone al terminal VSC avvenuta nel terzo trimestre dello scorso anno. In calo anche i volumi di rotabili e di autovetture

Informare

Focus

Mosca assicura sostegno alle aziende russe per risolvere le difficoltà dei trasporti

Una circolare conferma i problemi causati dalla cessazione dei servizi con la Russia dei vettori internazionali

L'associazione degli spedizionieri russi APG/FAR, prendendo atto che «tuttora i vettori internazionali si rifiutano di trasportare merci dalla Russia», ha diffuso il contenuto di una circolare su questo problema del Ministero dell'Industria e del Commercio di Mosca, ripresa anche da alcune agenzie di stampa russe, nella quale si spiega che «attualmente si registrano alcune difficoltà dovute al rifiuto di collaborare da parte di alcuni vettori internazionali, in primo luogo quelli di nazioni ostili. Il divieto dell'Unione Europea all'ingresso di camion con targa russa e il ritiro della copertura assicurativa da parte delle compagnie assicuratrici europee per i camion dei vettori europei ubicati sul territorio della Federazione Russia - si legge nella nota - creano difficoltà temporanee al trasporto delle merci». L'associazione ha specificato che il dicastero ha assicurato il proprio sostegno alle aziende russe al fine di risolvere i problemi di trasporto. La APG/FAR Come ricordato dall'associazione, all'inizio di marzo primarie compagnie di navigazione containerizzate come Maersk, MSC, CGM e Hapag-Lloyd hanno interrotto i trasporti con la Russia e il corriere espresso DHL ha sospeso le consegne in Russia e Bielorussia. Così anche la compagnia di navigazione feeder Unifeeder ha sospeso l'attività di due dei suoi servizi Baltici che fanno scalo nel porto di San Pietroburgo e pure la compagnia X-Press Feeders ha fermato il servizio BRX che collegava San Pietroburgo con i più grandi porti container nordeuropei di Anversa e Rotterdam. Inoltre all'inizio di marzo il vettore marittimo e logistico islandese Samskip ha rimosso dal suo portafoglio il servizio Rotterdam-Amburgo-San Pietroburgo.



Informazioni Marittime

Focus

Dall' Emsa droni per monitorare le emissioni delle navi nel Baltico

L' Agenzia europea per la sicurezza marittima si avvale della collaborazione dell' Agenzia idrografica tedesca

Una campagna di monitoraggio delle emissioni su larga scala che utilizza aerei a pilotaggio remoto verrà lanciata questo mese nel Baltico alla ricerca specifica di navi che non rispettano le restrizioni sul contenuto di zolfo nella regione. Il progetto è condotto dall' Agenzia europea per la sicurezza marittima (Emsa) con la collaborazione dell' Agenzia federale marittima e idrografica di Germania . Nei prossimi tre mesi, un drone appositamente attrezzato misurerà il contenuto di zolfo nei pennacchi di scarico delle navi in transito nel Mar Baltico. Lo "sniffer" sarà in grado di rilevare le violazioni dei limiti applicabili. Contestualmente verranno raccolti dati di immagine anche a fini di rilevamento idrografico. L' aereo a pilotaggio remoto decollerà dal sito di Staberhuk delle forze armate tedesche sulla costa orientale di Fehmarn e sorvolerà navi selezionate che operano nella cintura di Fehmarn e nella Kadetrinne/Kadetrenden per misurare il contenuto di zolfo dei loro pennacchi di scarico utilizzando sensori specifici. I risultati delle misurazioni sono resi disponibili in tempo reale alle autorità nei porti europei tramite il sistema informativo Port State Control gestito dall' Emsa.



Informazioni Marittime

Focus

PNRR, 30 miliardi per shipping e logistica

Secondo i calcoli di SRM-Intesa San Paolo, le risorse per il trasporto in generale sono senza precedenti e serviranno ad ambiente, intermodale, digitale e zone economiche speciali

Secondo i calcoli del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) di Intesa Sanpaolo, per le aziende dello shipping e della logistica il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) mette a disposizione circa 30 miliardi di euro. Il calcolo somma gli investimenti del PNRR che non riguardano solo i porti (ai quali destina circa 4 miliardi) ma anche tutte le infrastrutture collegate, quindi strade, ferrovie, interporti, parco veicolare, tra gli altri. In due parole, lo shipping e la logistica La trasformazione più profonda, spiega SRM nel corso della partecipazione come relatore a un convegno dei Giovani di Confitarma, sta avvenendo nell' uso del combustibile , con investimenti sempre più consistenti nelle alternative al bunker come il gas naturale liquefatto, l' ammoniaca, il biometano e il metanolo. Nei prossimi tre anni, fino al 2024, gli ordini ai cantieri navali di portacontainer alimentate con combustibile a basse emissioni raggiungerà il 17 per cento del totale, con una quota di carico di ben il 28 per cento. L' altra metà del cielo, però, secondo SRM, è il trasporto intermodale : se la catena logistica è una sola, anche il trasporto terrestre dovrà essere altrettanto ecologico. Nel 2021 le imprese che utilizzano l' intermodale, quindi il trasporto combinato su strada e treno, sono passate dal 17 al 23 per cento nel giro di un anno, con La Spezia e Ravenna che registrano la crescita migliore del combinato strada-ferrovia. Cold ironing (elettrificazione delle banchine), energie rinnovabili e rifornimento di carburanti verdi chiudono il quadro. Un altro fattore è la digitalizzazione , soprattutto per la velocizzazione della burocrazia. Crescono le aziende che utilizzano sempre di più le piattaforme digitale per la gestione delle operazioni, anche perché sono sempre di più gli operatori clienti, o i vettori/armatori, a obbligare in qualche modo l' utenza ad adeguarsi. Delle imprese italiane intervistate da SRM, il 62 per cento utilizza piattaforme digitali ma solo il 24 per cento con regolarità. Infine, la messa a regime delle Zone economiche speciali (Zes), istituite da qualche anno ma di fatto inutilizzate. Per questo istituto il PNRR destina 630 milioni. Le Zes sono otto e si trovano tutte nel Mezzogiorno perché nascono per stimolare l' attività d' impresa del Meridione.



Fincantieri per l'eolico offshore

TRIESTE Fincantieri, attraverso la controllata Vard, ha firmato con la norvegese Norwind Offshore un contratto per la progettazione e la costruzione di due Commissioning Service Operations Vessel (CSOV). Le parti hanno anche concordato nuove opzioni per due navi aggiuntive. L'ordine odierno segue quello dell'ottobre 2021, sempre per lo stesso cliente, per la costruzione di 2 CSOV, che adesso quindi salgono a 4, nonché per la vendita e la conversione di una Platform Supply Vessel di proprietà di Vard che il cliente adibirà a Service Operation Vessel. Il progetto si basa su una piattaforma altamente versatile per operazioni di supporto sostenibili nei parchi eolici offshore, che si distingue per la logistica di bordo, la sicurezza, il comfort e un'operabilità superiore. Le navi avranno una lunghezza di 85 metri, potranno imbarcare 87 persone e saranno dotate di una passerella mobile, con elevatore, compensata rispetto al moto ondoso, e di un sistema per il trasferimento dall'imbarcazione ad altezza regolabile. Le unità saranno predisposte per l'installazione di un sistema di batterie. La prima nave sarà costruita e Braila, in Romania, per essere allestita e consegnata a Brattvaag, Norvegia, nel primo trimestre del 2024. La seconda sarà costruita e consegnata a Vung Tau, in Vietnam, con consegna prevista nel secondo trimestre del 2025. Norwind Offshore è una società di recente costituzione che offrirà navi specializzate per operazioni di supporto e sviluppo nel settore eolico. Ha una lunga storia nel comparto marittimo offshore, durante la quale ha stretto con Vard una forte relazione attraverso la realizzazione di un'ampia gamma di unità innovative.



MSC premiata con il Whale-Safe

GINEVRA Il premio Friend of the Sea Whale-Safe è stato assegnato a MSC Crociere. La compagnia è stata selezionata dice una nota della Onlus per la sua rigorosa attuazione di misure concrete mirate a proteggere le popolazioni di balene in via di estinzione dalle collisioni con le navi. La soddisfazione della compagnia per il premio è stata espressa da Linden Coppel, direttore del settore sostenibili del gruppo. Sebbene il divieto internazionale della caccia alle balene alla fine degli anni 90 abbia salvato le grandi specie di balene dall'estinzione, oggi le collisioni con le navi sono considerate la principale minaccia per la sopravvivenza delle balene. Con il settore marittimo in costante espansione, e il considerevole aumento del numero delle balene colpite o uccise dagli impatti con le navi, nel 2021 Friend of the Sea ha lanciato la campagna Whale-Safe. Il premio Friend of the Sea Whale-Safe ha lo scopo di sviluppare maggiore consapevolezza e stimolare il dialogo verso l'elaborazione di soluzioni efficaci e, in definitiva, un cambiamento sostanziale all'interno dell'industria marittima. L'anno scorso, Friend of the Sea ha condotto uno studio approfondito per analizzare l'impegno dimostrato dalle compagnie di navigazione e di crociera per ridurre gli impatti; MSC Crociere mostra il maggiore grado di impegno per la sicurezza delle balene. Per saperne di più, potete visualizzare un webinar condotto da Simone Panigada, presidente del Tethys Research Institute, Roberto Lombardi, biologo marino di Friend of the Sea, e il capitano Wolfram Guntermann, director of regulatory affairs presso Hapag-Lloyd: <https://www.youtube.com/watch?v=stylvp-iHz0>.



Porti mondiali ancora congestionati

Dalla Cina agli Stati Uniti navi in rada, e la guerra in Ucraina peggiora la situazione

ALBERTO GHIARA GENOVA. Il 2022 presenta ancora problemi di inefficienze e congestioni nei porti mondiali, a partire dai principali mercati di Cina e Stati Uniti. In Cina la ripresa dei contagi ha portato alla chiusura della città di Shanghai con ricadute anche sulla movimentazione di merce. Negli Stati Uniti le navi portacontainer continuano a attendere in rada. Intanto a quella che sembra essere una rottura del sistema dei trasporti marittimi globali si sono aggiunti nelle ultime settimane problemi contingenti: il principale dei quali è la guerra in Ucraina, che pesa sul mar Nero, ma non soltanto. Ci sono poi l'ondata di maltempo che ha colpito il Sud Africa travolgendo i suoi porti, e lo sciopero dei giorni scorsi nei porti giapponesi, primo passaggio di una trattativa sui rinnovi contrattuali che è appena cominciata. Negli Stati Uniti, se si è riusciti a diminuire le navi in attesa nei porti della costa Ovest (dai picchi di un centinaio di navi si è scesi poco più di una settimana fa a sedici navi nella baia di San Pedro, su cui si affacciano i porti di Los Angeles e Long Beach), spostando traffico sulla costa Est, proprio i porti di quest'ultima ne hanno risentito. A Charleston si registravano 18 navi in rada e a Norfolk altre 12. Così, secondo Marine Traffic, il tempo di attesa medio è sceso sotto i quattro giorni a Los Angeles e sotto i due giorni a Long Beach (era arrivato a superare i dieci giorni), ma è salito a dieci giorni a Charleston e a quattro giorni a Norfolk. La Cina è alle prese con la strategia zero-Covid. Una città da 25 milioni di persone come Shanghai è stata chiusa causando inedite proteste fra la popolazione. Sebbene ufficialmente il porto continui a lavorare, il traffico di merce ha subito interruzioni anche per le difficoltà via terra. Molto traffico è stato spostato su altri porti come Ningbo, ma anche all'estero. Gli speditori in alcuni casi hanno scelto di utilizzare il traffico intermodale mare-ferrovia. A risentire di questa situazione è anche il porto di Hong Kong, città dove 4,4 milioni di persone sono state contagiate dalla variante Omicron con 6mila morti da gennaio scorso. La città, che perde sempre più la sua autonomia, è insofferente alle forti restrizioni imposte sul modello del resto della Cina. Complessivamente le navi in rada in Cina sono arrivate a toccare le settecento unità. Intanto la guerra in Ucraina frena anche lo shipping: se a causa delle sanzioni alle navi russe viene impedito di toccare i porti europei, la Turchia lamenta che 22 delle proprie unità mercantili siano bloccate nel mar Nero a causa della guerra. A bordo ci sono beni di prima necessità come grano, olio e ferro. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Ridurre il gas russo, il piano Ue è credibile?

Mosca soddisfa al momento il 35-40 per cento delle necessità di tutto il Vecchio Continente

MARK LACEY ALEXANDER MONK FELIX ODEY La Russia soddisfa al momento il 35-40% delle necessità di gas del Vecchio Continente. La guerra in Ucraina ha evidenziato l'urgente necessità dell'Europa di diversificare le sue fonti di gas, così come l'obiettivo di lungo termine di passare a fonti di energia pulita. A fine marzo, l'UE ha firmato un accordo con gli USA sul gas naturale liquefatto (GNL) che stabilisce un framework per la fornitura, entro la fine dell'anno, di gas naturale all'UE pari a circa il 10% del gas che attualmente il Vecchio Continente riceve dalla Russia. Nel lungo termine, il piano è che gli Stati Uniti e i partner internazionali forniscano circa 50 miliardi di metri cubi di gas all'anno all'UE - in aggiunta ai 22 miliardi di metri cubi attualmente forniti e dei 37 che dovrebbero essere garantiti entro la fine dall'anno da parte degli USA. Tutto ciò fa parte di un'iniziativa (REPowerEU) che mira a ridurre le importazioni europee di gas russo di circa due terzi entro la fine del 2022 (pari a circa 100 miliardi di metri cubi all'anno). Si tratta di un piano molto ambizioso, di cui abbiamo analizzato cinque target principali e le sfide da affrontare. Vediamolo. Target 1: importare 50 miliardi di metri cubi extra di GNL da fonti alternative Anche prima dell'invasione russa dell'Ucraina, l'Europa aveva iniziato a ridurre gradualmente il gas russo e a importa più GNL. Il problema è che gli Stati Uniti non possono fare molto in termini di fornitura e l'Europa è in competizione con altri paesi per l'importazione di GNL. Un altro ostacolo è che il GNL - come suggerisce il nome - è liquido e deve essere trasformato nuovamente in gas tramite un processo che viene chiamato «rigassificazione», e per il quale l'Europa non ha la capacità di riserva necessaria. La buona notizia è che l'Europa sta pianificando di ampliare la sua capacità in materia; anche se il processo non è ancora partito. Target 2: aumentare le importazioni non russe di 10 miliardi di metri cubi via gasdotti Se ricevere più GNL non è una soluzione semplice, anche aumentare la fornitura attraverso i gasdotti esistenti sarà molto difficile senza un ulteriore sviluppo della produzione. Al momento i principali fornitori sono l'Algeria - con progetti di espansione per l'operatore Sonatrach - la Norvegia e il Regno Unito ma ogni sviluppo di nuovi impianti è stato molto limitato negli ultimi anni. Target 3: ridurre la domanda di gas naturale aumentando la produzione di energia rinnovabile A nostro avviso, focalizzarsi sulle rinnovabili è la soluzione più logica e sostenibile. Tuttavia, è un processo di lungo termine. A livello di costi, anche con i recenti aumenti dei prezzi delle materie prime, la generazione di energia rinnovabile attraverso eolico e solare risulta già molto più conveniente rispetto ai sistemi termoelettrici e a carbone. Tuttavia, le spese in conto capitale per la produzione di energia rinnovabile sono molto inferiori rispetto a quanto necessario per raggiungere i target esistenti per il 2030/2050. Lo stesso vale per gli investimenti nelle reti di trasmissione



ridurre gradualmente il gas russo e a importa più GNL. Il problema è che gli Stati Uniti non possono fare molto in termini di fornitura e l'Europa è in competizione con altri paesi per l'importazione di GNL. Un altro ostacolo è che il GNL - come suggerisce il nome - è liquido e deve essere trasformato nuovamente in gas tramite un processo che viene chiamato «rigassificazione», e per il quale l'Europa non ha la capacità di riserva necessaria. La buona notizia è che l'Europa sta pianificando di ampliare la sua capacità in materia; anche se il processo non è ancora partito. Target 2: aumentare le importazioni non russe di 10 miliardi di metri cubi via gasdotti Se ricevere più GNL non è una soluzione semplice, anche aumentare la fornitura attraverso i gasdotti esistenti sarà molto difficile senza un ulteriore sviluppo della produzione. Al momento i principali fornitori sono l'Algeria - con progetti di espansione per l'operatore Sonatrach - la Norvegia e il Regno Unito ma ogni sviluppo di nuovi impianti è stato molto limitato negli ultimi anni. Target 3: ridurre la domanda di gas naturale aumentando la produzione di energia rinnovabile A nostro avviso, focalizzarsi sulle rinnovabili è la soluzione più logica e sostenibile. Tuttavia, è un processo di lungo termine. A livello di costi, anche con i recenti aumenti dei prezzi delle materie prime, la generazione di energia rinnovabile attraverso eolico e solare risulta già molto più conveniente rispetto ai sistemi termoelettrici e a carbone. Tuttavia, le spese in conto capitale per la produzione di energia rinnovabile sono molto inferiori rispetto a quanto necessario per raggiungere i target esistenti per il 2030/2050. Lo stesso vale per gli investimenti nelle reti di trasmissione

L'Avvisatore Marittimo

Focus

e distribuzione. Il principale ostacolo oggi non è la volontà politica o gli investimenti, ma la logistica, a causa delle disruption legate al Covid-19. La speranza è che nel 2023 inizieremo a vedere un allentamento di tali limitazioni, ma anche in questo caso non esiste una soluzione semplice. Target 4: adottare misure per migliorare l'efficienza energetica e ridurre la domanda Guardando al lato della domanda, il gas viene usato per riscaldare circa il 35% degli edifici commerciali e residenziali dell'UE. Non vi sono dubbi che gli attuali prezzi di gas ed elettricità stiano portando a una riduzione temporanea e permanente della domanda. Molte industrie, come i produttori di fertilizzanti e cementi, stanno annunciando chiusure temporanee di alcuni impianti a causa dei prezzi elevati del gas. Intanto, una recente analisi di Bloomberg indica che una riduzione di 1,75 Fahrenheit nei termostati potrebbe ridurre la domanda europea a livello residenziale e commerciale del 10%. Quando possibile, le pompe di calore sono un modo efficiente per ridurre i consumi di gas. L'UE mira ad accelerare la loro adozione a livello residenziale, con l'obiettivo di vedere una crescita di 10 milioni di unità nel mercato UE nei prossimi 5 anni. Target 5: riportare lo stoccaggio all'80% della capacità entro novembre Infine, il piano REPowerEU mira ad aumentare lo stoccaggio di gas, riportandolo all'80% della capacità entro il 1 novembre 2022, e al 90% nei prossimi anni. È un obiettivo strano, dato che essenzialmente implica che gli operatori comprino gas sul mercato a qualsiasi costo, durante l'estate, per evitare un'altra impennata il prossimo inverno. Al momento, i livelli di stoccaggio di gas in Europa sono inferiori del 25% circa rispetto alla norma, ma superiori ai minimi del 2018. Conclusioni In conclusione, non ci sono risposte semplici al problema della sostituzione del gas naturale in Europa. Il Vecchio Continente ora dipende molto dalle importazioni di GNL e il piano REPowerEU agirà da acceleratore del passaggio a nuovi fornitori, meno rischiosi. Gli Stati Uniti saranno in prima linea in tal senso. Le aziende USA meglio posizionate per beneficiare di questa maggiore domanda e del conseguente aumento dei prezzi saranno quelle che possono avvalersi di risorse a basso costo e di un accesso facilitato agli impianti per le esportazioni di GNL. Gli autori sono: head of Global Resource Equities, Portfolio managers e Global Resource equities di Schroders ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA STRATEGIA DEL CREMLINO

Putin: «Ci riorienteremo sui mercati extra-europei»

Mosca soddisfa al momento il 35-40 per cento delle necessità di tutto il Vecchio Continente

Come riportano le agenzie di stampa russe, il presidente Vladimir Putin ha indicato come la priorità nazionale la realizzazione delle infrastrutture necessarie per riorientare verso i mercati non europei l'export energetico russo. «È necessario accelerare l'attuazione di progetti infrastrutturali - ferroviari, oleodotti e porti - che nei prossimi anni consentiranno di reindirizzare le forniture di petrolio e gas da Ovest verso mercati promettenti, a Sud e ad Est», ha detto Putin parlando a un incontro di governo sulla situazione del settore energetico colpito dalle sanzioni occidentali. «Allo stesso tempo, è importante guardare al futuro. Insieme alle compagnie petrolifere e del gas, va elaborato un piano per espandere le infrastrutture di esportazione verso i Paesi dell'Africa, dell'America Latina e della regione Asia-Pacifico», ha proseguito, «in particolare, è necessario prevedere la costruzione di nuovi oleodotti e gasdotti dai giacimenti della Siberia occidentale e orientale». Entro la metà settembre, il governo della Federazione russa dovrà preparare e adottare una nuova Strategia energetica del Paese per il periodo che va fino al 2050. Lo ha annunciato il presidente russo, Vladimir Putin. «Chiedo al governo di tenere conto dei risultati della discussione odierna durante la preparazione della strategia energetica della Russia. Come concordato, il suo orizzonte di pianificazione dovrebbe essere esteso fino al 2050. La strategia deve essere approvata entro il 15 settembre di quest'anno», ha affermato il presidente dopo l'incontro sulla situazione del settore petrolifero e del gas. La strategia in vigore attualmente è fino al 2035. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Fit for 55, ecco il testo della risoluzione del Senato

«La proposta avanzata dall'Unione europea non rispetti il principio di proporzionalità»

Ecco il testo della risoluzione approvata dalla Commissione del Senato sul progetto di atto legislativo dell'Unione Europea n. com(2021) 562 definitivo (doc. xviii-bis, n. 11) sui profili di conformità ai principi di sussidiarietà e proporzionalità: La 14 Commissione permanente, premesso che: la proposta di regolamento COM(2021) 562 stabilisce un quadro normativo volto a favorire la pianificazione e gli investimenti a lungo termine per l'uso dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni nel trasporto marittimo, nell'ottica dell'impegno dell'UE per il raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050; le misure previste dalla proposta si collocano nel contesto del Green Deal europeo e del pacchetto climatico europeo Fit for 55, che prevede l'estensione del sistema europeo di scambio di quote di emissioni al trasporto marittimo (COM(2021) 551), la revisione della direttiva sulla tassazione dell'energia (COM(2021) 563), la direttiva sull'infrastruttura per i combustibili alternativi COM(2021) 559) e della direttiva sulle energie rinnovabili (COM(2021) 557); la proposta prevede di ridurre le emissioni da parte delle navi, stabilendo limiti dell'intensità dei gas a effetto serra per unità di energia usata a bordo di una nave in arrivo, all'interno o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro e l'obbligo di utilizzo dell'alimentazione elettrica da terra o di una tecnologia a zero emissioni durante la permanenza in porto, nonché un sistema di avanzo/disavanzo di conformità ai requisiti stabiliti e sanzioni applicabili in caso di disavanzo di conformità, i cui proventi sono assegnati al Fondo per l'innovazione di cui alla direttiva 2003/87/CE sul sistema ETS; valutato che la proposta rispetta il principio di sussidiarietà, in quanto la maggior parte del settore dei traffici marittimi è per sua natura di carattere transfrontaliero e internazionale, mentre solo il 9 per cento del traffico è costituito da viaggi nazionali, e pertanto, in assenza di una dimensione europea delle misure ad essi riferite potrebbe porsi il rischio di dare vita ad un mosaico di normative nazionali, relative alle emissioni delle navi, tra loro incoerenti e suscettibili di generare distorsioni del mercato interno e della concorrenza; rilevato, tuttavia, che: la tecnologia propulsiva e dei carburanti per il settore navale non ha attualmente alternative che consentano l'utilizzo di carburanti meno inquinanti (salvo il gas naturale liquefatto, GNL, che è comunque un combustibile di transizione, in quanto rilascia importanti percentuali di emissioni di CO₂ in atmosfera, e che non ha un'adeguata rete di produzione, stoccaggio e distribuzione sul territorio), né esiste una chiara prospettiva dei progetti di ricerca sulle possibili alternative all'attuale sistema di propulsione navale nell'arco dei prossimi dieci anni; in assenza di prospettive a medio termine, su possibili sistemi propulsivi a basse o zero emissioni, non è possibile predisporre piani d'investimento aziendali in nuove tecnologie di propulsori, né elaborare



L'Avvisatore Marittimo

Focus

progetti relativi alla loro catena logistica di distribuzione; il quadro complessivo prospettato nelle proposte normative europee citate, applicabile al settore marittimo, delinea un aggravio normativo e sanzionatorio, con maggiori costi operativi, che gli operatori del settore non hanno possibilità di evitare entro i termini temporali stabiliti e che per questo motivo non appare giustificato; oltre agli oneri derivanti dalla proposta sull'uso di combustibili a basse emissioni, il settore marittimo è interessato dagli aggravii derivanti dalla proposta sull'estensione del sistema europeo di scambio di quote di emissioni ETS al trasporto marittimo già a partire dal 2023 e dalla proposta sulla tassazione dell'energia da cui deriva l'eliminazione dell'attuale esenzione dalle accise sui carburanti marini; il quadro normativo risultante dalle proposte europee citate è destinato a produrre conseguenze negative sul livello di concorrenza delle imprese di trasporto marittimo operanti in Europa, rispetto alle altre imprese globali che, non scalando porti europei, non dovranno sottostare alle nuove e più restrittive regole, e rischia di ridurre in modo significativo anche i flussi di traffico e le attività portuali in Europa, e in particolare nel nostro Paese, con importanti ricadute occupazionali, a vantaggio dei porti immediatamente vicini come quelli del Nord Africa, alcuni già operativi e altri in fase di costruzione; ritiene, per i motivi esposti in premessa, che la proposta non rispetti il principio di proporzionalità e chiede che sia valutata l'opportunità di: svolgere un'analisi di impatto economico commerciale sulle ricadute economiche per le imprese marittime e portuali europee e per l'occupazione, soprattutto per i territori a forte valenza marittima, derivanti dalla proposta sull'uso di combustibili a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo e dalla proposta sull'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo; prevedere un allungamento dei tempi di phase-in per l'applicazione della proposta sull'uso di combustibili a basse emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo e della proposta sull'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo, collegando la cadenza temporale di applicazione all'effettiva disponibilità sul mercato di soluzioni alternative all'uso degli attuali combustibili marini; prevedere forme di esenzione dalle misure restrittive all'uso di combustibili non green, per i collegamenti marittimi relativi ai servizi essenziali ad assicurare alla popolazione insulare la necessaria "continuità territoriale" e per i collegamenti rientranti nelle cosiddette autostrade del mare alternative ai percorsi stradali; prevedere un fondo dedicato, nell'ambito dell'ETS, teso a garantire che le entrate derivanti dalle quote di emissione per il settore marittimo e dalle eventuali sanzioni previste dalla proposta di regolamento sull'uso di combustibili a basse emissioni (FuelEU Maritime) siano completamente destinate ai progetti dedicati a individuare tecnologie che consentano la decarbonizzazione del settore marittimo.

Hydrogen Valley per abbattere le emissioni La sfida di Dublino

«Un ecosistema regionale in grado di collegare tutta la ricerca dedicata»

ELISA GOSTI Dublino punta sulle energie rinnovabili e, in particolare, sull'idrogeno verde per raggiungere i target di riduzione delle emissioni di CO2 e decarbonizzazione dell'economia. Una Hydrogen Valley per l'Irlanda: ad annunciarne la prossima realizzazione è un consorzio di recente formazione il Galway Hydrogen Hub (Gh2) - che include tra i partners la Sse Renewables e il porto di Galway. La presentazione ufficiale del progetto è avvenuta da parte del Primo Ministro irlandese Micheal Martin, in occasione di una conferenza ospitata dallo stesso porto di Galway proprio sul tema delle grandi opportunità offerte dalle energie rinnovabili nell'Irlanda occidentale. La proposta del Gh2 consiste nello sviluppo di una vera e propria vallata dell'idrogeno nella regione del Galway, analogamente a quanto è già avvenuto in altri paesi europei. Ma cosa si intende per Hydrogen Valley e cosa significa realizzarla? Si tratta di un ecosistema regionale in grado di collegare la ricerca inerente a tutti i temi correlati all'idrogeno, la produzione, la distribuzione e il trasporto, considerando le diverse tipologie di utilizzatori finali, dal mondo del trasporto al settore manifatturiero. L'utilizzo di idrogeno rinnovabile indigeno nelle vallate dell'idrogeno è considerato un passo importante e propedeutico allo sviluppo di una nuova economia basata sull'idrogeno. L'intenzione del consorzio è quella di sviluppare un primo progetto pilota e dimostrativo presso il porto di Galway dedicato alla produzione locale e alla fornitura di carburante a base di idrogeno verde pulito per veicoli pubblici e privati. Si tratterà perlopiù di bus e camion che potranno essere alimentati grazie alla realizzazione di un hub per l'idrogeno rinnovabile, struttura che sarà facilmente replicabile in altre zone dell'Irlanda. L'hub potrebbe essere pienamente operativo entro la seconda metà del 2024. "Il nostro consorzio nasce non solo con l'obiettivo di utilizzare idrogeno verde pulito spiega John O'Sullivan di Gh2 La nostra mission è mettere a punto nuove soluzioni green per l'Irlanda ma soprattutto realizzare la prima Hydrogen Valley del paese. L'idrogeno verde sta acquisendo consensi a livello globale come mezzo riconosciuto per raggiungere la decarbonizzazione, con riferimento sia al settore del trasporto sia a quello dell'industria. Lo sviluppo della Hydrogen Valley presso il porto di Galway ci consentirà di utilizzare l'energia prodotta con idrogeno verde indigeno per generare ulteriore idrogeno verde che potrà essere utilizzato nel trasporto locale aereo, marittimo, terrestre e ferroviario continua O'Sullivan Facendo parte del Sse Group, la Sse Renewables ha una visione complessiva della cosiddetta value chain energetica e, per questo motivo, si colloca in una posizione unica per fornire al consorzio soluzioni basate sull'idrogeno verde, aiutando l'avvio di una nuova economia fondata sull'idrogeno nell'Irlanda occidentale". "La sostenibilità e la decarbonizzazione sono alla base del trasporto pubblico afferma Lorcan O'Connor, chief executive del Cie Group, il più grande fornitore di trasporto pubblico



L'Avvisatore Marittimo

Focus

del paese Siamo davvero lieti di poter collaborare con i nostri partners a questo progetto che conferirà un valore aggiunto al nostro lavoro e ai suoi obiettivi. Quello che sviluppiamo e apprendiamo grazie a questo progetto innovativo, che si svolge a Galway, potrebbe essere cruciale per quanto riguarda la trasformazione in una direzione sostenibile sotto il profilo ambientale del settore dei trasporti nel suo complesso". Molto soddisfatto della partnership anche Rory Monaghan, senior lecturer in materia di ingegneria dei sistemi energetici presso Nui Galway: "La crescita sostenibile della nostra regione dipenderà in gran parte dalla disponibilità di fonti rinnovabili sicure". ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Energia, così l'Egitto si offre all'Europa

Il Cairo si sta concentrando sulla realizzazione di una maggiore capacità produttiva di idrogeno

ELISA GOSTI L'Egitto potrebbe diventare un hub energetico strategico di riferimento per il mercato europeo. La posizione geografica di questo paese gli ha permesso di confermarsi nel corso dei secoli come hub commerciale di primaria importanza a livello mondiale. Adesso la situazione politica europea e mondiale potrebbe consentire al paese di diventare un punto di sostegno e un hub strategico anche sotto il profilo energetico. A favorire questa evoluzione, portando l'Egitto ad un potenziale punto di svolta, ha contribuito sicuramente la situazione geopolitica contingente, determinata dal conflitto in atto in Ucraina. L'Europa, infatti, sta provando in tutti i modi a liberarsi dalla dipendenza dal gas russo, ricercando forme di approvvigionamento energetico alternative, tra queste sicuramente il gas naturale liquefatto egiziano. Allo stesso tempo Il Cairo cerca di fare la sua parte: l'Egitto si sta concentrando, infatti, sulla realizzazione di una maggiore capacità produttiva di idrogeno, proprio per far fronte alla crescente domanda proveniente dal mercato globale, e sta tentando di elevare la propria posizione di hub commerciale per avere maggiore influenza anche sul mercato dei carburanti dedicato allo shipping. Un'opportunità da non sprecare: sfruttare la frattura tra l'Unione Europea e la Russia, guadagnando vantaggio nella corsa alla produzione energetica pulita. Il governo egiziano sta sistemando tutte le caselle per realizzare la propria strategia dell'idrogeno di un valore complessivo pari a 40 miliardi di dollari già nel 2022. I primi passi di questa strategia aggressiva stanno già ricevendo supporto dalla Ebrd (European Bank for Reconstruction and Development). La banca, infatti, ha siglato un Memorandum of Understanding con il ministero per l'elettricità e le energie rinnovabili e il ministero del petrolio e delle risorse minerarie egiziani, per realizzare la base sulla quale costruire tutta la filiera distributiva low-carbon basata sull'idrogeno. Grazie al Mou verrà realizzata un'analisi della produzione esistente e potenziale di idrogeno in Egitto, e sarà effettuata allo stesso tempo una valutazione delle attività di storage, conversione e trasporto dell'idrogeno. Secondo quanto sostiene il ministro della cooperazione internazionale Rania Al Mashat, la strategia relativa all'idrogeno rientra nel più ampio piano del governo riguardante l'utilizzo di energie pulite e rinnovabili. Grazie alla nuova strategia e al suo piano di investimento sarà possibile per l'Egitto raggiungere una capacità produttiva pari a 1.400MW entro il 2030. Parallelamente a questa strategia miliardaria l'Egitto ha deciso di destinare alla produzione di idrogeno diverse nuove aree nei pressi della Suez Canal Economic Zone. Ad annunciarlo è stato il Primo Ministro egiziano Moustafa Madbouly, nel corso di un incontro con il vicepresidente della Commissione Europea Frans Timmermans al Cairo. In questa occasione le parti hanno discusso di una possibile collaborazione in ambito energetico, in preparazione della prossima riunione del Co27 che si terrà a novembre a Sharm El Sheikh: l'obiettivo



L'Avvisatore Marittimo

Focus

dell'Ue è assicurarsi un adeguato approvvigionamento di gas naturale liquefatto e idrogeno verde. In questo contesto l'Egitto si guadagnerebbe un ruolo di primaria importanza, agendo come un vero e proprio energy hub. Sempre in occasione dell'incontro, Egitto e Ue hanno proposto anche la fondazione di una partnership mediterranea per l'idrogeno verde. Nelle scorse settimane l'intesa è entrata nel vivo, diventando operativa tramite il lancio di numerose proposte da parte delle principali società energetiche europee, tra queste anche la tedesca Siemens e l'italiana Eni. Il dibattito è aperto, soprattutto in Italia, tra sostenitori e detrattori del nuovo avvicinamento al Cairo.

«Il 30% delle aree marine protette entro 2030»

Giornata del mare, l'Italia in Blue è leader nonostante il peso della pesca. Ma resta la piaga dei rifiuti

Il mare, l'oro blu, è una delle risorse più preziose del Pianeta. Per questo «l'Italia ha aderito con convinzione ai Blue leaders, impegnandosi a proteggere il 30% dei mari entro il 2030, non solo in maniera formale, ma con dei chiari indicatori». Lo ha annunciato il ministro della Transizione ecologica, Roberto Cingolani, parlando dell'alleanza di Paesi nata nel 2019 per richiamare la comunità internazionale ad azioni urgenti per la tutela degli oceani, alla luce di crisi climatica e pesca eccessiva. Una notizia che arriva in occasione della Giornata nazionale del mare, iniziativa nata nel 2017. Al momento secondo Legambiente sono 27 le aree marine protette in Italia, a cui si aggiungono 2 parchi sommersi. In pratica sono 228.000 ettari di mare e 700 km di costa. Contando che l'intero sviluppo costiero italiano è di quasi 8 mila chilometri risulta protetto poco meno del 10%. In più «è da tre anni che non viene istituita un'area marina protetta», spiega Sebastiano Vetteri di Legambiente. «Le aree che rientrano a oggi tra le protette sono almeno la metà di quelle che le normative prevedrebbero sulla carta, con Capri, Otranto - Santa Maria di Leuca e Conero che hanno già completato il processo istruttorio ma sono in attesa dell'ultimo passaggio politico», continua Vetteri. Secondo il rapporto Ioc-Unesco 2021 solo l'1,67% di queste aree applica efficacemente i propri piani di gestione. Solo lo 0,1% sono aree a protezione integrale. Infatti se la flotta da pesca italiana ad ogni uscita potesse portare a terra tutto quello che rimane impigliato nelle reti oltre al pesce, in 10 anni libererebbe il mare da 30 mila tonnellate di rifiuti. Del resto il mare non è solo una risorsa in termini di biodiversità, ma ha anche un deciso impatto economico. Nel 2017 il bacino marittimo del Mediterraneo ha prodotto 59,6 miliardi di euro di valore aggiunto lordo, il 29% del totale a livello europeo. Oceano Atlantico e Mare del Nord hanno prodotto rispettivamente 73,4 miliardi e 63 miliardi di euro. Ma in Europa il 40% dell'occupazione dell'economia marittima si trova nel Mediterraneo con 1,78 milioni di dipendenti. Il 29% nell'Oceano Atlantico (1,29 milioni di dipendenti) e il 20% nel Mare del Nord (0,87 milioni di dipendenti). Le celebrazioni della giornata tematica di sono state inaugurate al porto di Civitavecchia, aprendo un più ampio programma di attività ed eventi promossi, in parallelo, su tutto il territorio nazionale per la «Giornata del mare». Obiettivo: sensibilizzare i giovani e gli utenti del mare sui principi della sicurezza in mare e della tutela ambientale. Istituita nel 2017, ricorre l'11 aprile di ogni anno e vede il ministero dell'Istruzione e la Guardia Costiera impegnati nell'obiettivo di promuovere e sviluppare presso gli istituti scolastici di ogni ordine e grado la cultura del mare, intesa come risorsa di grande valore culturale, scientifico, ricreativo ed economico. Presenti all'evento inaugurale, tra gli altri, la sottosegretaria al ministero dell'Istruzione,



L'Avvisatore Marittimo

Focus

Barbara Floridia, il comandante generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, Nicola Carlone, il direttore marittimo del Lazio e Comandante del porto di Civitavecchia, Filippo Marini. La cerimonia ha coinvolto «in presenza» i vincitori del concorso nazionale «La cittadinanza del mare», alla terza edizione, con gli oltre 400 studenti e studentesse delle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado del Lazio, ed in diretta streaming sui canali social del ministero e della Guardia Costiera gli altri istituti d'Italia vincitori, coinvolti in analoghe cerimonie organizzate dai Comandi regionali della Guardia Costiera. «Proprio il concorso testimonia l'ormai consolidata collaborazione tra il ministero dell'Istruzione e il Comando Generale della Guardia Costiera e, legandosi simbolicamente all'importante ricorrenza nazionale celebrata quest'oggi, ha trattato quest'anno il tema dei cambiamenti climatici, della sostenibilità e degli effetti sull'ambiente costiero e sulle comunità che vivono in prossimità del mare», è stato sottolineato. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Container, in calo l'indice export cinese di marzo

La media del mese è del -4,9%. Ma Tjanjin raggiunge i 4,6 milioni e Beibu Gulf tocca il +5,25%

L'indice cinese del trasporto di container per l'esportazione ha osservato un calo nel mese di marzo. È quanto rende noto lo Shanghai Shipping Exchange. Quest'ultimo infatti ha fatto sapere che la media del China Containerized Freight Index (Ccfi) è diminuita del 4,9% su base mensile, attestandosi nel periodo a quota 3.332,65. A guidare il calo, il valore specifico per il servizio in Sud America con un declino su base mensile del 10,5%, seguito da quello per il servizio nell'Asia sudorientale, che è sceso del 10,1% rispetto al mese precedente. Quanto al valore specifico per il servizio in Sudafrica, questo è rimasto invariato rispetto a quello di febbraio. Il Ccfi tiene traccia dei prezzi di trasporto merci a contratto e occasionali dai porti cinesi per 12 rotte in tutto il mondo, sulla base dei dati di 22 vettori internazionali. L'indice è stato fissato a 1.000 il 1° gennaio 1998. Il porto di Tianjin in Cina settentrionale ha gestito container per circa 4,63 milioni di unità equivalenti a 20 piedi (Teu) nei primi tre mesi del 2022, in aumento del 3,5% rispetto all'anno precedente, e, stando a quanto reso noto dall'operatore portuale, tale cifra relativa al flusso di container segna un record per lo scalo rispetto allo stesso periodo delle annualità precedenti. Nonostante gli impatti negativi causati dalla recrudescenza del Covid-19, il porto ha messo in atto una serie di misure di prevenzione e controllo al fine di tutelare un funzionamento senza intoppi. Al contempo, quest'anno lo scalo ha anche avviato una nuova rotta marittima diretta per l'Australia e nuovi servizi di trasporto marittimo-ferroviario. I porti sono un barometro dello sviluppo economico e quello di Tianjin, situato sulla costa del Mare Bohai, è uno sbocco marittimo fondamentale per la regione Pechino-Tianjin-Hebei. Il porto della municipalità di Tianjin ha attualmente più di 133 rotte di carico, ampliando in questo modo i legami commerciali con oltre 800 scali in più di 200 Paesi e regioni. Il Beibu Gulf Port Group, che gestisce il Beibu Gulf Port nella regione autonoma di Guangxi Zhuang, nella Cina meridionale, ha visto aumentare il traffico di merci del 5,25% su base annua, arrivando a un volume di 65,17 milioni di tonnellate nel primo trimestre di 2022. A renderlo noto è la società stessa. Durante il periodo in esame, il porto ha movimentato oltre 1,4 milioni di container di unità equivalenti a venti piedi (Teu), con una crescita dell'11,22% rispetto all'anno precedente. Cogliendo le opportunità offerte dalla Regional Comprehensive Economic Partnership, il gruppo ha avviato linee esresse della catena del freddo che collegano il porto con i Paesi del sud-est asiatico come Thailandia, Cambogia e Vietnam. Le nuove rotte hanno contribuito a un aumento del 32% su base annua del numero di container Teu che trasportano merci della catena del freddo gestiti dal porto nel primo trimestre del 2022. Il porto ha anche aperto tre nuovi itinerari di container nello stesso periodo. Al momento, il Beibu Gulf Port gestisce 67 rotte di trasporto che lo collegano con più



L'Avvisatore Marittimo

Focus

di 300 porti in tutto il mondo, secondo il gruppo. Il porto serve da punto di transito importante nel Nuovo corridoio commerciale internazionale terra-mare, un passaggio commerciale e logistico costruito congiuntamente dalle suddivisioni a livello provinciale della Cina occidentale e da Singapore. La dogana di Shanghai ha introdotto misure mirate per migliorare la propria efficienza operativa a fronte di una nuova ondata locale del Covid-19, come annunciato dalle autorità doganali ieri sera. Secondo la dogana, le dichiarazioni di importazione ed esportazione possono ora essere completate online, mentre l'ispezione delle merci può essere condotta senza la presenza del personale delle imprese. Inoltre, saranno aperti canali verdi per l'ispezione di prodotti chiave essenziali per il sostentamento della popolazione. La dogana ha consigliato alle imprese di rafforzare il coordinamento con più parti, tra cui spedizionieri e depositi per accelerare il ritiro delle merci. Shanghai è la più grande città portuale commerciale della Cina. Nel 2021, il porto ha raggiunto un volume annuale di container di oltre 47 milioni di unità equivalenti a 20 piedi (Teu), classificandosi al primo posto al mondo per il 12° anno consecutivo. - ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Così la EldBlue sta risparmiando tra il 27% e il 34% delle emissioni

«Abbiamo dimostrato la fattibilità del concept di transizione energetica»

Utilizzare i gas naturali sintetici per ridurre le emissioni di gas serra: è quanto sta facendo la nave container EldBlue con una capacità pari a 1.036 teu riuscendo ad ottenere un risparmio significativo delle emissioni prodotte rispetto all'utilizzo del solo gas naturale liquefatto. Il risparmio è pari al 27% e diventa il 34% se raffrontato all'utilizzo dei cosiddetti carburanti pesanti (Hfo - heavy fuel oil). La raccolta dei dati è stata effettuata a bordo della nave nel settembre 2021, quando la EldBlue prima denominata Wes Amelie è diventata la prima nave container a livello mondiale a rimpiazzare una porzione del gas nei serbatoi (circa il 50%) con l'Sng (gas sintetico naturale).

"Con questo progetto abbiamo messo alla prova la fattibilità tecnica del nostro concept di transizione energetica marittima ha affermato Uwe Lauber, Ceo della Man Energy Solutions Oggi più che mai siamo convinti che questi carburanti sintetici e carbon neutral possano costituire una delle soluzioni verso il cosiddetto green shipping. La situazione politica attuale (conflitto in Ucraina, ndr) sottolinea il ruolo che i carburanti sintetici possono avere, nel futuro prossimo e nel medio-lungo periodo, per mettere a punto un'offerta energetica diversificata nell'ambito della quale sia possibile una minore dipendenza dai depositi di materie prime, dai fornitori di queste ultime e dalle fluttuazioni dei prezzi".

Continua Lauber: "Come risultato dell'attacco militare all'Ucraina in violazione della legge internazionale, i prezzi dell'Lng sono cresciuti in modo smisurato nelle ultime settimane e, allo stato attuale, si trovano ad un livello simile a quello dei gas sintetici. Se la capacità di produzione potesse essere incrementata velocemente e i carburanti sintetici fossero disponibili sul mercato conclude il Ceo della Man Ebergy Solutions l'Sng potrebbe diventare a pieno titolo una soluzione, non solo climate-frindly ma, nel lungo periodo, anche un'ottima alternativa economica rispetto ai carburanti fossili per il mondo dello shipping". I gas sintetici permettono un taglio significativo delle emissioni di gas serra prodotti dalle navi: "Con questo progetto pilota abbiamo dimostrato che ogni nave, al momento alimentata con gas naturale liquefatto, può anche essere gestita con gas sinetici spiega Stefan Eefting, senior vice-president e capo della Man PrimeServ Augsburg Se le navi fossero alimentate in modo esclusivo con gas sintetici si potrebbe ottenere un risparmio complessivo di almeno l'80% delle emissioni prodotte". Ma non solo gas serra. Utilizzando i gas sintetici, infatti, si riducono anche le emissioni di altri agenti inquinanti, sempre a confronto con l'utilizzo dei carburanti fossili classici. I NO e i SOx, infatti, risultano drasticamente ridotti quando le unità vengono alimentate tramite gas sintetici o attraverso un mix di Lng e Sng. La EldBlue è l'unità pioniera di questo percorso innovativo: di proprietà dell'armatore tedesco Eldbeich e gestita dal noleggiatore Unifeeder, l'unità ha una capacità pari a 1.036 teu ed è operativa



L'Avvisatore Marittimo

Focus

in Nord Europa tra il Mar del Nord e il Baltico. Già conosciuta come Wes Amelie, nel 2017 la nave è stata convertita per consentire la doppia alimentazione con carburanti tradizionali e gas naturale liquefatto: si è trattato della prima conversione al mondo di una nave container in multi-fuel con Lng. Nel settembre 21 si compie un altro passo fondamentale verso lo shipping climate-neutral: la EldBLue segna un nuovo primato diventando la prima nave container a stivare e utilizzare carburanti marini sintetici, riempiendo i serbatoi di bordo con una quantità pari a 20 tonnellate. Il gas sintetico naturale liquefatto è stato prodotto in un impianto tedesco a Werlte, alimentato al 100% da fonti rinnovabili. ELISA GOSTI

Le previsioni di crescita sono al ribasso su entrambe le sponde dell'Atlantico

Ma la speranza degli analisti è che entro il 2022 il Pil cresca del 3% negli Stati Uniti e del 2,4% nell'Eurozona

MABROUK CHETOUANE NICOLAS MALAGARDIS L'incremento dei prezzi va ormai ben oltre il segmento del petrolio. Anche il prezzo di altre fonti di energia (gas, carbone, elettricità) e quello di diverse materie prime è aumentato in maniera evidente, con il prezzo dei metalli e delle materie prime agricole che sta raggiungendo i massimi. L'inflazione energetica sta aggiungendo pressione alle catene di approvvigionamento influenzando allo stesso tempo l'intero segmento commodity e spingendo al rialzo i prezzi al consumo, in una fase in cui le cifre dell'inflazione stanno aumentando su scala globale fatta eccezione per la Cina. In Eurozona, per esempio, la rilevazione flash di marzo dell'indice HIPC (Harmonised Index of Consumer Price) è aumentato al ritmo più veloce registrato negli ultimi 30 anni, al 7,5% su base annua. È pur sempre importante sottolineare che due terzi di questo aumento sia legato alle cosiddette componenti volatili, che sono principalmente importati (energia), mentre al contrario le componenti volatili contribuiscono solo per un terzo all'inflazione dei consumatori per quanto riguarda gli Stati Uniti. Nonostante questa differenza sia l'elemento chiave per giustificare in parte la differenza nei segnali di politica tra la Fed e la BCE, un alto livello d'inflazione nel tempo porterà in fin dei conti ad un'ulteriore reazione di politica monetaria, che probabilmente ci porterà a rivedere al ribasso le nostre aspettative di crescita. Quindi, decelerazione della crescita sì, ma pur sempre lontani da una fase di recessione. L'attuale shock in termini di fiducia, insieme alla perdita di potere d'acquisto delle famiglie ed al probabile impatto negativo dei ricavi da inflazione delle società non finanziarie, dovrebbe influenzare le due componenti principali della domanda interna, ovvero la formazione lorda di capitale fisso (investimenti privati) ed il consumo delle famiglie. Tutto ciò si riflette sulle nostre proiezioni di crescita, che sono state riviste al ribasso sia negli Stati Uniti che nell'Eurozona. Ora ci aspettiamo che il PIL cresca del 3% negli Stati Uniti e del 2,4% nell'Eurozona nel 2022 (in calo di 0,4 e 0,6 punti base, rispettivamente, rispetto alle proiezioni di due mesi fa). Questo è importante perché, anche se la crescita sarà soggetta a pressioni avverse (shock di fiducia, inflazione e irrigidimento delle condizioni monetarie), dovrebbe rimanere al di sopra del suo livello potenziale in entrambe le regioni. In altre parole, escludiamo una recessione. Global Market Strategy, NIM Solutions



Il riassetto di Ponzano Veneto

Benetton già al lavoro dopo l' Opa Ora studiano le nozze per Autogrill

A pochi giorni dal lancio dello scudo difensivo su Atlantia, spunta l' ipotesi di una integrazione della ristorazione con gli svizzeri di Dufry. L' azienda conferma: «Valutiamo le opportunità»

ATTILIO BARBIERI

A pochi giorni dall' annuncio dell' Opa difensiva lanciata assieme al fondo Blackstone su Atlantia i Benetton confermano l' apertura di un nuovo cantiere per il riassetto del gruppo. Su Autogrill.

In risposta ad alcune indiscrezioni riportate dall' agenzia Bloomberg, sulle possibili nozze con la svizzera Dufry pronta ad acquisire Autogrill, pagando in azioni, Ponzano Veneto conferma: «Valutiamo le opportunità». Secondo le prime stime, il valore di mercato del nuovo gruppo post-fusione sarebbe pari a circa 6,45 miliardi di euro.

Al momento Autogrill è controllata con il 50,1% del capitale da Schematrentaquattro, società partecipata al 100% da Edizione. Qualora l' operazione andasse in porto con le caratteristiche ipotizzate da Bloomberg, la famiglia Benetton si ritroverebbe ad avere il 20% del nuovo gruppo e sarebbe il primo azionista. Dopo i rumors arriva la conferma «Nell' ambito della propria strategia di crescita», si legge in una nota diffusa da Autogrill ieri pomeriggio, «il gruppo è interessato a valutare diverse opportunità strategiche e a tal fine intrattiene interlocuzioni anche con operatori del settore nell' obiettivo prioritario della promozione dello sviluppo di Autogrill e della creazione di valore per tutti gli stakeholder».

IL BALZO IN BORSA Senza ancora sapere della conferma, arrivata a Borsa chiusa, il titolo Autogrill è stato raggiunto nel pomeriggio da una pioggia di acquisti. Poco dopo le 16 è entrato in asta di volatilità, facendo segnare un progresso dell' 8,5%, salendo poi fino a 7,38 euro, per chiudere appena sotto, a quota 7,32, in guadagno del 12,30%. Più contenuto il progresso fatto segnare alla Borsa di Zurigo dal titolo Dufry: +1,60%, a 41,22 franchi svizzeri.

La società elvetica, sede a Basilea, fondata nel 1865, con 36.600 dipendenti, è specializzata nella gestione di negozi di vendita al dettaglio duty free. Gli esercizi si trovano principalmente negli aeroporti (88,1% delle vendite), sulle navi da crociera e nei porti (3,5%), negli alberghi e nei siti turistici (3,4%). Alla fine dello scorso anno i maggiori azionisti erano il fondo Advent International, Qatar Holding, il fondo sovrano del Qatar e il colosso cinese delle vendite online Alibaba.

CAPITALIZZAZIONE Dopo il balzo messo a segno ieri, Autogrill capitalizzava in Borsa 2,8 miliardi di euro mentre Dufry ne vale circa 3,65, per una capitalizzazione aggregata pari a 6,45 miliardi. Le valutazioni dei titoli si sono ridotte negli ultimi due anni per effetto della pandemia, durante la quale Dufry ha perso oltre un terzo del suo valore. Molto più di Autogrill, che prima del Covid viaggiava a ridosso degli 8 euro.



Libero

Focus

La ricerca di un percorso che faccia crescere nel lungo termine Autogrill, che segue l'annuncio dell'opa su Atlantia, conferma il nuovo corso della famiglia Benetton dopo la nomina di Alessandro a presidente. L'assemblea degli azionisti è fissata per il 26 maggio prossimo. Fra poco meno di un mese. I punti vendita della società sono in tutto 829 dei quali 139 situati negli aeroporti, 442 sulle autostrade e 248 nelle stazioni ferroviarie e altrove.

Nonostante i lockdown Autogrill ha chiuso il 2021 con ricavi in crescita a 2,6 miliardi e una perdita netta di 37,8 milioni. L'indebitamento finanziario netto, escluse le attività e le passività per beni in leasing, è stato pari a 197,4 milioni, in forte calo dal miliardo contabilizzato nel 2020.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti italiani chiusi alle navi russe

Il divieto si estende anche alle unità che hanno cambiato bandiera dopo il 24 Febbraio

Redazione

ROMA Dallo scorso 17 Aprile, i porti italiani sono stati dichiarati inaccessibili alle navi battenti bandiera russa. Una misura contenuta in una circolare diramata dal Comando generale delle Corpo Capitanerie di Porto Guardia Costiera, che a sua volta ha recepito e ufficializzato una direttiva dell'Unione europea datata 8 Aprile. Nel quadro dei pacchetti di sanzioni aggiuntive nei confronti della Russia a causa del conflitto scatenato in Ucraina, il divieto è valido e si estende anche alle navi russe che hanno cambiato bandiera dopo il 24 Febbraio, data dell'invasione. Indicazioni recepite nella circolare del Comando generale della Guardia Costiera, indirizzata ai comandi sul territorio, con l'articolo 3 sexies bis del Regolamento. Il divieto di approdo include anche la possibilità di gettare l'ancora per ogni nave da passeggeri e le navi da carico con tonnellaggio superiore alle 500 Gross Tonnage impiegate in attività commerciali e in navigazione internazionale. Non si applica quindi alle imbarcazioni da diporto russe, ad eccezione di quelle che svolgono attività commerciali, come il noleggio. Naturalmente, il divieto concede un'esenzione per le navi eventualmente in difficoltà, che necessitano assistenza o rifugio o che richiedono di poter attraccare per motivi di sicurezza marittima o che hanno salvato vite in mare. Per le navi russe che già si trovavano il 17 Aprile nei porti italiani e negli altri scali comunitari, la Commissione europea ha concesso la permanenza in porto fino al completamento delle proprie attività commerciali e poi dovrà lasciarlo.



Quanto costa la politica zero-Covid cinese

CAROL LIAO

Dopo un inizio d'anno promettente, l'economia cinese sta affrontando la peggiore perturbazione dall'inizio della pandemia. Sia l'indice sull'attività manifatturiera Pmi che quello dei servizi a marzo sono scesi sotto i 50 punti - il livello che distingue la crescita dalla contrazione - per la prima volta dal febbraio 2020.

Le misure per contenere i focolai di Covid concentrati a Shanghai, Shenzhen e Jilin hanno causato forti cali di mobilità e interruzioni della produzione, danneggiando ulteriormente i consumi e i servizi. La logistica interna affronta l'attrito causato dalle restrizioni di movimento dei camionisti e i severi controlli pandemici nei principali porti cinesi possono aggravare i problemi della catena di approvvigionamento globale, mentre la congestione dei porti peggiora in tutto il mondo. Con la Cina che difficilmente abbandonerà la politica zero-Covid, ci aspettiamo un altro mese di perturbazioni prima che la situazione si normalizzi a maggio. Dati i significativi venti contrari alla crescita economica della nazione nella prima metà di quest'anno, abbiamo rivisto al ribasso la nostra previsione di base del pil per il 2022 intorno al 4,5%, con un intervallo di previsione più ampio per tenere conto delle maggiori incertezze sia nell'economia cinese che globale. Al Congresso Nazionale del Popolo di marzo, il rapporto sul lavoro del governo del premier Li Keqiang ha evidenziato lo spostamento dell'attenzione di Pechino dalle dure riforme strutturali alla stabilità economica - una particolare priorità data l'importanza politica del 20° Congresso del Partito Comunista Cinese di ottobre e il rimpasto di governo. È stata resa nota una serie di obiettivi di sviluppo economico e sociale per il 2022, come la creazione di più di 11 milioni di nuovi posti di lavoro nelle città e il mantenimento della crescita dell'indice dei prezzi al consumo intorno al 3%. Per quanto riguarda il mercato immobiliare, il rapporto ha ribadito che «l'edilizia abitativa serve per viverci, non per la speculazione», ma ha anche affermato che il governo sosterrà una domanda abitativa ragionevole, il che indica un tono più equilibrato sulle politiche del mercato immobiliare.

Con l'energia sostenibile, la Cina sarà più flessibile con il proprio obiettivo di decarbonizzazione e adotterà un approccio più scientifico alla trasformazione della struttura energetica. Ciò è in contrasto con l'obiettivo specifico di ridurre l'intensità energetica del 3% nel 2021, il che ha innescato un destabilizzante razionamento dell'energia. La nostra previsione del pil cinese intorno al 4,5% per il 2022 tiene conto di future sorprese al rialzo sul piano fiscale, della performance economica migliore del previsto nei primi due mesi di quest'anno, così come dell'impatto dell'ondata di Omicron e della crisi Russia-Ucraina. La nostra previsione presuppone che l'attuale epidemia sarà ampiamente sotto



MF

Focus

controllo entro maggio.

Riteniamo che l' impatto sulle esportazioni cinesi potrebbe essere ancora gestibile se le chiusure non dovessero essere sincronizzate tra i principali porti e la produzione interna dovesse rimanere intatta. Quando il porto Yantian di Shenzhen ha sospeso le operazioni per settimane a maggio e giugno dell' anno scorso, per esempio, grandi quantità di carico sono state dirottate verso porti di altre aree, mantenendo così le esportazioni del periodo estivo piuttosto forti, a quasi il 30% su base annua.

Nel complesso, siamo convinti che la durata delle interruzioni sarà un aspetto fondamentale. La Cina probabilmente eviterà un lockdown sincronizzato su larga scala in tutto il paese e ci aspettiamo che ulteriori focolai siano gestiti con lo stesso rigido - ma breve - lockdown imposto a Shenzhen, piuttosto che il tentativo fallimentare di Shanghai di un blocco graduale. Il mercato del lavoro flessibile della Cina e la catena di fornitura interna potrebbero aiutare a mitigare l' impatto sulla produzione, se le interruzioni si rivelassero temporanee.

Tuttavia, più a lungo durano le chiusure locali, più difficile sarà per gli impianti recuperare le perdite. (riproduzione riservata) *China economist di Pimco.

Opere pubbliche ed extra-costi: il ministro Giovannini assicura adeguamenti

Intanto il Tar del Lazio ha accolto l'istanza cautelare presentata da Ance e da vari costruttori sul bando da 43 milioni per i lavori al porto di Fiumicino

Ancora un mese fa il presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, aveva evidenziato pubblicamente in occasione dell'evento Let Expo il problema della difficoltà ad aggiudicare appalti pubblici per la costruzione di infrastrutture portuali perchè i valori di riferimento erano incoerenti rispetto ai rincari a cui si è assistito nel corso degli ultimi mesi. 'Stiamo fronteggiando un grande problema, perchè i prezziari con cui sono state fatte le gare d'appalto non sono più reali. Ormai fronteggiamo picchi incredibili. Il rischio è che ci troviamo di fronte a un ripensamento delle aziende che hanno vinto le gare d'appalto, ma già adesso ci sono gare che sono andate deserte. Credo sia necessario essere consapevoli di questo scenario, a provare ad affrontarlo in anticipo' erano state le parole del presidente dell'associazione che rappresenta le Autorità di sistema portuali italiane. Ora una risposta a quell'appello sembra essere arrivata dal ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, che in un'intervista a Il Messaggero ha preannunciato che è allo studio un meccanismo per aggiornare al rialzo, ma anche al ribasso, i disallineamenti fra i costi preventivati e le spese sostenute: 'Il Governo ha detto chiaramente, e lo ha scritto nel Documento di economia e finanza, che verranno trovati i fondi per assorbire il picco dei prezzi delle materie prime, legato anche alla guerra, e al caro-energia'. Oltre a ciò ha spiegato che l'esecutivo sta lavorando 'a un decreto specifico, da varare nella seconda metà di aprile'; 'Ci sarà la possibilità di adeguare i prezzi per le gare in essere e, soprattutto, per le prossime'. Giovannini ha poi aggiunto: 'Abbiamo introdotto un meccanismo nuovo che compensa di più le imprese per gli aumenti ma consente alla stazione appaltante di recuperare in caso di un'inversione di tendenza'. 'I prezzi, lo ripeto, saranno adeguati, non vogliamo che le gare vadano deserte' ha dichiarato ancora il ministro. Intanto il Tar del Lazio, nell'ambito del primo stralcio dei lavori per il nuovo porto di Fiumicino, ha accolto l'istanza cautelare (fissando per la trattazione collegiale la camera di consiglio al 4 maggio prossimo) proposta da Ance (Associazione nazionale costruttori edili), Fincantieri Infrastrutture Opere Marittime, Fincosit, Consorzio Integra, Rcm Costruzioni, Sacchetti Verginio e Savarese Costruzioni sui lavori messi a gara dalla port authority laziale per quasi 43 milioni di euro. Un 'valore incongruo' secondo i ricorrenti. Il Tar, nell'accogliere l'istanza cautelare, ribadisce 'il principio secondo cui nelle gare pubbliche la base d'asta, pur se non deve rispecchiare necessariamente i prezzi medi di mercato, non può essere fissata in modo arbitrario con conseguente alterazione della concorrenza' e che 'la determinazione del prezzo a base di gara non può prescindere da una seria verifica, soprattutto nelle congiunture economiche sfavorevoli, della reale congruità rispetto alle



Shipping Italy

Focus

prestazioni e ai costi per l' esecuzione dell' appalto'.

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori

Londra: calo per Carnival

(Teleborsa) - Si muove verso il basso la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere , con una flessione del 3,35%. Il confronto del titolo con il FTSE 100 , su base settimanale, mostra la maggiore forza relativa di Carnival rispetto all' indice, evidenziando la concreta appetibilità del titolo da parte dei compratori. Lo status tecnico di Carnival è in rafforzamento nel breve periodo, con area di resistenza vista a 1.347,3 centesimi di sterlina (GBX), mentre il primo supporto è stimato a 1.311,3. Le implicazioni tecniche propendono per un ampliamento della performance in senso rialzista, con resistenza vista a quota 1.383,3.

Martedì 19 Aprile 2022, ore 06:55

teleborsa

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

NOTIZIE QUOTAZIONI RUBRICHE AGENDA VIDEO ANALISI TECNICA STRUMENTI GUIDE

Home Page / Notizie / Londra: calo per Carnival

Londra: calo per Carnival

commenta • altre news • Migliori a pagina: 13 aprile 2022 - 06:55

1800
1600
1400
1200
1000
800
600
400
200

2015 8 feb 28 gen 22 apr

— Carnival — Bofinger Bank

(Teleborsa) - Si muove verso il basso la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere, con una flessione del 3,35%. Il confronto del titolo con il FTSE 100, su base settimanale, mostra la maggiore forza relativa di Carnival rispetto all'indice, evidenziando la concreta appetibilità del titolo da parte dei compratori.

Lo status tecnico di Carnival è in rafforzamento nel breve periodo, con area di resistenza vista a 1.347,3 centesimi di sterlina (GBX), mentre il primo supporto è stimato a 1.311,3. Le implicazioni tecniche propendono per un ampliamento della performance in senso rialzista, con resistenza vista a quota 1.383,3.

Carroll (1) | Pesante sul me | New York: rialzo | New York: rialzo | Londra: rialzo | Londra: calo per