

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Confitarma				
	Agenparl.eu	24/03/2022	5 ^a Edizione SHIPPING 4.0: RoMare, Roma, 25 marzo 2022 LINK PER PARTECIPARE ON LINE	3
	Agenparl.eu	24/03/2022	AGENDA ASSESSORI VENERDI' 25 MARZO 2022	4
Rubrica Segnalazioni news Coronavirus e Ucraina				
	Shipmag.it	24/03/2022	Il futuro digitale dello shipping passa da Atene / Lo studio	6
	Shippingitaly.it	24/03/2022	Bloccata nel porto di Mariupol e bombardata una nave di F.Ili Cosulich	9
Rubrica Sicurezza				
1	La Repubblica	25/03/2022	Nel cuore di Odessa che resiste ai russi (B.Levy)	10
6/7	La Repubblica	25/03/2022	Distrutta la nave dell'assedio a Mariupol. Frena l'avanzata a sud (G.Visetti)	15
7	La Repubblica - Ed. Genova	25/03/2022	Torre Piloti, si torna in Corte di Appello per cambiare le pene ai condannati	17
6/7	Corriere della Sera	25/03/2022	Nave russa affondata: Kiev esulta. Razzi su Irpin, fuga tra morti e rovine (L.Cremonesi)	18
Rubrica Ambiente				
	Shippingitaly.it	24/03/2022	Confermato il carcere per l'armatore che aveva demolito tre navi in un cantiere Pakistano sub-standa	20
Rubrica Notizie dai porti				
1	La Nazione - Ed. La Spezia	25/03/2022	Robert Platek punta al waterfront Contatti avviati con l'Authority	22
	Informazionimarittime.com	24/03/2022	Regione Sardegna vuole Olbia seconda autorita' di sistema portuale	23
	Shipmag.it	24/03/2022	Forza Italia presenta un emendamento per l'istituzione della AdSP Nord Sardegna	25
Rubrica Cantieri Navali				
	Informazionimarittime.com	25/03/2022	Riparazioni navali, in Grecia le attivita' aumentano in doppia cifra	27
35	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	"Fincantieri, risultati eccellenti in un periodo di estrema incertezza" (C.Dominelli)	29
18	Il Secolo XIX	25/03/2022	Fincantieri, cresce il peso militare. Stop all'operazione su Oto Melara (S.Gallotti)	30
2	La Repubblica - Ed. Genova	25/03/2022	I sindacati: "Risultati ok, confermate Bono"	31
18	Il Giornale	25/03/2022	Fincantieri, i conti ok avvicinano il dividendo. E il dossier Oto Melara passa in stand-by	32
Rubrica Cabotaggio e traghetti				
	Corrieremarittimo.it	25/03/2022	Msc, aumento di capitale nel gruppo Moby	33
39	La Stampa - Ed. Savona	25/03/2022	Corsica Ferries offre novecento posti di lavoro	35
	Shippingitaly.it	24/03/2022	Accordo col sindacato, Corsica Ferries stabilizza circa 300 marittimi	36
35	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	Moby, ok all'aumento di capitale Msc entra con una minoranza	37
1	Il Secolo XIX	25/03/2022	Traghetti, e' svolta Msc salda i debiti di Moby e Tirrenia (S.Gallotti)	38
33	Corriere della Sera	25/03/2022	Aumento Moby, Msc a bordo. Entra come socio di minoranza (F.Savelli)	40
25	La Stampa	25/03/2022	Asse Aponte-Onorato. Msc rileva il 25% e salva Tirrenia e Moby	41
19	Il Giornale	25/03/2022	Msc sale a bordo di Moby. Avra' una quota di minoranza (G.Def.)	42
1	La Nuova Sardegna	25/03/2022	Salvagente di Msc al gruppo Moby (C.Z.)	43
Rubrica Crociere				
	Informazionimarittime.com	24/03/2022	Costa Crociere partner di Carta Giovani Nazionale	44

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Containers				
13	Il Secolo XIX	25/03/2022	<i>Maxi ingorgo di navi nei porti cinesi. Ora l'Europa teme il colpo di frusta (S.Gallotti)</i>	46
	Shippingitaly.it	24/03/2022	<i>In calo del 3% i noli container Shanghai - Genova</i>	47
Rubrica Primo piano				
1	Corriere della Sera	25/03/2022	<i>Biden e la Ue: piu' armi a Kiev (F.Basso)</i>	48
4/5	Corriere della Sera	25/03/2022	<i>Draghi vede Biden e Erdogan. "Gas in rutili? Contratti violati" (M.Galluzzo)</i>	52
4/5	La Repubblica	25/03/2022	<i>Le sanzioni dividono i Grandi. Sul petrolio la Ue vuole aspettare (C.Tito)</i>	54
1	La Stampa	25/03/2022	<i>Biden sfida Putin: reagiremo ad attacchi chimici (A.Simoni)</i>	56
6/7	La Stampa	25/03/2022	<i>Carri distrutti e nemici uccisi. Gli ucraini contrattaccano e fermano l'esercito di Putin (F.Semprini)</i>	59
1	Avvenire	25/03/2022	<i>Divisi su altre sanzioni Biden promette piu' gas (G.Del Re)</i>	62
1	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>Draghi: "Il metano in rubli e' violazione dei contratti". Bonomi: "Serve il tetto Ue" (L.Serafini)</i>	64
1	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>Tracolla il Pil della Russia: -15% (G.Di Donfrancesco)</i>	66
5	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>Riapre la Borsa di Mosca: listino in versione autarchica (A.Scott)</i>	67
8	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>Bonomi: un tetto europeo al prezzo del metano e misure strutturali</i>	68
12	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>Ok commissione a pdl su taglio componenti bicamerali</i>	69
20	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>I tour operator chiedono ammortizzatori sociali</i>	70
32	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>Titoli di Stato, la quota in mani estere e' diminuita di 70 miliardi in sei mesi (A.Graziani)</i>	71
1	La Repubblica	25/03/2022	<i>Conte sfida Draghi sull'aumento della spesa militare ma il premier conferma la scelta (G.Foschini)</i>	73
26	La Repubblica	25/03/2022	<i>Cdp e Tim si siedono al tavolo per studiare la Rete unica (S.Bennewitz)</i>	75
3	La Repubblica - Ed. Genova	25/03/2022	<i>Carioti, Confindustria "Gronda non piu' rinviabile siamo pronti a un'altra marcia" (M.Minella)</i>	76
1	La Stampa	25/03/2022	<i>Draghi a Conte: sulle armi non torno indietro (C.Bertini)</i>	77
24	La Stampa	25/03/2022	<i>L'Istat rifa' i conti (G.De Stefani)</i>	80
13	Il Messaggero	25/03/2022	<i>Franco: "Dopo il Def valuteremo altre misure"</i>	82
Rubrica Trasporti				
18	Il Messaggero	25/03/2022	<i>Cessione di Ita, scelti gli advisor dal Tesoro (U.Mancini)</i>	83
20	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>Attacco hacker al Gruppo Fs, treni merci in sofferenza</i>	84
33	Il Sole 24 Ore	25/03/2022	<i>Ita: 2 nuove rotte con Saf Eni</i>	85
Rubrica Il mondo della nautica				
	Nonsolonautica.it	24/03/2022	<i>Genova, ecco la flotta di vele depoca allo Yacht & Garden 2022</i>	86
	Shipmag.it	24/03/2022	<i>La CBS produrra' una nuova serie di Love Boat. Ma non tutti i fans saranno felici</i>	89



Home > Agenparl Italia > 5ª Edizione SHIPPING 4.0: RoMare, Roma, 25 marzo 2022 – LINK PER...

[Agenparl Italia](#) [Comunicati Stampa](#) [Facebook](#) [Politica Interna](#) [Social Network](#) [Twitter](#)

5ª Edizione SHIPPING 4.0: RoMare, Roma, 25 marzo 2022 – LINK PER PARTECIPARE ON LINE

By Redazione - 24 Marzo 2022

👁 1 💬 0

 Search

(AGENPARL) – gio 24 marzo 2022 Per partecipare on line cliccare

[QUI](https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19%3ameeting_NDE4MWNhYmYtMGQzYy00ZDcxLTgxNzMtNDlmMmNmZTI2MTgz%40thread.v2/0?context=%7b%22Tid%22%3a%223e840647-a716-4142-a087-877fcc8f3aed%22%2c%22Oid%22%3a%227c6963dd-0f28-4f22-9d91-721a7afa9cc4%22%7d)

Servizio Comunicazione e Studi
www.confitarma.it

- Advertisement -

Ricevi le nostre notifiche!

Clicca qui per ricevere le nostre notifiche!



Home > Agenparl Italia > AGENDA ASSESSORI VENERDÌ 25 MARZO 2022



ROMA

Agenparl Italia Comunicati Stampa Regioni Lazio Social Network Twitter

AGENDA ASSESSORI VENERDÌ 25 MARZO 2022

By Redazione - 24 Marzo 2022

👁 1 💬 0

◀ Share



Search

(AGENPARL) – gio 24 marzo 2022 AGENDA ASSESSORI
VENERDÌ 25 MARZO 2022

Ore 9.25 – L'assessora alle Attività Produttive Monica Lucarelli partecipa a RoMare, la tavola rotonda organizzata dalla Confederazione italiana Armatori (piazza SS Apostoli 66)

Ore 18.00 – L'assessora alle Attività Produttive Monica Lucarelli parteciperà alla presentazione del Talent Garden, la nuova piattaforma web per lo sviluppo e l'innovazione tecnologica messa a punto dalla CNA di Roma (via Ostiense 92)

- Advertisement -

Ricevi le nostre notifiche!

Clicca qui per ricevere le nostre notifiche!



Previous article

LAGUZZI (PD): IL CONSIGLIO DEL III MUNICIPIO VOTA L'ISTITUZIONE DEL PREMIO DAVID SASSOLI "EUROPA DEI POPOLI"

Redazione

RELATED ARTICLES

MORE FROM AUTHOR

LAGUZZI (PD): IL CONSIGLIO DEL III MUNICIPIO VOTA L'ISTITUZIONE DEL PREMIO DAVID SASSOLI "EUROPA DEI POPOLI"



SANITA': LABRIOLA (FI), RIFORMA 118 NON PIU' RINVIABILE

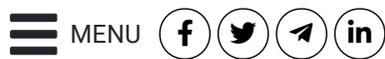


MAXIMA JAZZ FEST: 25 MARZO "CANTANTO SARAH" sul palco Manosperti (voce) e Gargiulo (piano)



LEAVE A REPLY

Comment:



CARGO

PORTI

PRIMO PIANO

Il futuro digitale dello shipping passa da Atene / Lo studio

24 MARZO 2022 - Leonardo Parigi



La Grecia mantiene ancora il primo posto a livello mondiale per quanto riguarda la proprietà armatoriale della flotta mercantile



Genova – Un laboratorio politico e un modello negativo del periodo dell'austerità, ma anche un gigante dello shipping e uno dei più grandi investitori europei in termini di difesa.



La **Grecia** si affaccia al nuovo decennio con diverse anime, ma con tante potenzialità sul fronte marittimo. A raccogliere i dati e a proporre una sintesi è la sede ateniese di **KPMG**, azienda global di advising e finanza. Dal dossier pubblicato nelle scorse settimane emergono molti dati a supporto del settore marittimo e portuale,

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Mi iscrivo](#)

prima vera economia per il Paese ellenico.

[the-future-of-shipping-070222](#)

Download

La Grecia mantiene ancora il primo posto a livello mondiale per quanto riguarda la proprietà armatoriale della flotta mercantile, con un aumento del 28% negli ultimi cinque anni. Un risultato sorprendente, anche se le commesse per le nuove navi non si sono fatte attendere.

La dimensione degli scafi è quasi raddoppiata, indicando quindi una propensione per la classe di armatori greci di operare in mercati ad alto volume e con grandi economie di scala.

La grande capacità della flotta mercantile ellenica è entrata anche nel dibattito corrente sulla crisi in Ucraina, e lo stesso **Presidente Zelensky** ha chiesto ad Atene di contribuire al boicottaggio del trasporto di petrolio russo.

La Grecia ha risposto che applicherà tutte le sanzioni europee, ma che non procederà con un embargo totale sulle navi russe che fanno scalo nei suoi porti.

Tema estremamente delicato anche il futuro della capacità greca, visto che – secondo Lloyd's List – le navi di proprietà di Atene hanno effettuato oltre 8.000 scali nei porti del Mar Nero nel 2020, con un controllo di circa il 20% della capacità commerciale in import/export dalla regione. Tra gli approdi, nel 2020 le navi greche hanno rappresentato il 35% del tonnellaggio di greggio che

si muove da e per **le coste del Mar Nero**.

Il report di KPMG evidenzia anche i trend del futuro per lo shipping ellenico, che dopo la devastante crisi economica del 2008 ha comunque mantenuto una sua capacità operativa slegata dalle questioni nazionali. “L’emergere di tecnologie e strumenti digitali trasformerà il ruolo delle navi da un meccanismo centrale a un fattore abilitante della creazione di valore”, si legge nel documento.

“Questi strumenti creeranno network più intelligenti e connessi, e forniranno monitoraggio delle prestazioni e visibilità in tempo reale delle navi. Ciò ridurrà notevolmente il divario nella comunicazione tra le persone a bordo della nave e quelle a terra, e creerà un know-how più centralizzato in cui i dati di una nave possono essere utilizzati per apportare miglioramenti anche ad altri scafi”.

La tecnologia sarà solo uno dei pilastri della prossima rivoluzione digitale a bordo della prima flotta mercantile del mondo, visto che l’impatto ambientale del settore è sotto i riflettori delle principali organizzazioni internazionali.

A livello finanziario, **KPMG sottolinea come durante il boom del settore, tra il 2004 e il 2008, molte banche avessero investito e prestatato enormi risorse di capitale alle compagnie greche**, creando non solo aspetti positivi, ma anche sovracapacità del trasporto e tariffe in calo, con una conseguente valanga di fallimenti aziendali. Il che, collegato agli anni successivi di forte asperità, ha causato un drastico ridimensionamento del numero totale degli operatori.

Ma gli ultimi due anni hanno posto le basi per trend completamente diversi rispetto al periodo pre-pandemico. La digitalizzazione e la sicurezza informatica delle navi e dei sistemi di tracciamento tracciano un futuro che promette di regalare sorprese, sotto diverse luci.

Chiaro che la prima flotta mondiale sia quindi uno dei perni su cui si installerà il cambiamento tecnologico.

“La navigazione autonoma è una tecnologia altamente pratica che aiuta nella navigazione delle navi e ne migliora la produttività e l’efficienza in mare”, prosegue l’analisi. “Lo smart shipping non copre solo le tecnologie di bordo, ma anche la progettazione di porti che utilizzano l’intelligenza artificiale (AI), big data, **Internet of Things (IoT) e blockchain**, puntando a migliorare le performance a livello generale”.

A seguito degli eventi del 2020, è stato registrato un aumento del 400% dei cyber attacchi a livello globale, per cui proprio su questo punto **KPMG** si focalizza. Il futuro dello shipping globale passa attraverso le decisioni del Pireo.

Bloccata nel porto di Mariupol e bombardata una nave di F.lli Cosulich

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Navi

Bloccata nel porto di Mariupol e bombardata una nave di F.lli Cosulich

La general cargo Tzarevna è carica di bramme destinate al laminatoio di Tecnosider a Porto Nogaro ma anche se mollasse gli ormeggi dovrebbe seguire una rotta libera dalle mine nel Mare d'Azov

di Redazione SHIPPING ITALY

Stampa

La nave Tzarevna della società armatrice Vulcania controllata dal gruppo Fratelli Cosulich, battente bandiera maltese e con un equipaggio a bordo formato da marittimi non italiani, è bloccata dall'inizio del conflitto Ucraina-Russia nel porto di Mariupol con un carico di bramme destinato all'Italia, precisamente a un porto dell'Alto Adriatico.

"E' stata colpita da una bomba che però per fortuna ha fatto pochi danni" ha spiegato all'Ansa l'amministratore delegato del gruppo, Augusto Cosulich. "Il problema non è tanto il bombardamento, il porto è stato abbastanza risparmiato, ma il mare d'Azov è pieno di mine e non si può uscire, ci vuole un percorso per uscire". L'armatore e agente marittimo genovese ha aggiunto: "Stiamo cercando, insieme ad altre 4 o 5 navi che sono lì, attraverso una petizione inviata al ministero russo, a quello italiano e ad altri ministeri che riguardano i proprietari delle altre navi, di ottenere uno spazio per uscire. Vogliamo tutti uscire, anche perché il nostro equipaggio, una ventina di persone, adesso ha ancora da mangiare e da bere per un po', ma c'è preoccupazione. Aspettiamo con fiducia".

L'imprenditore non alza i toni e non perde l'ottimismo, mentre cerca una soluzione per far rientrare la nave, diretta al porto di Monfalcone, che porta un carico di bramme d'acciaio, prodotte dall'ucraina Metinvest e destinate al mercato italiano. "Una parte è destinata al nostro impianto siderurgico, la Tecnosider, un laminatoio a San Giorgio di Nogaro dove produciamo 400 mila tonnellate di lamiera da treno ogni anno e dove la materia prima proveniva appunto dall'Ucraina" ha precisato ancora Cosulich. "Ora dovremo acquistarle altrove. Siamo riusciti a trovarla dal Brasile, dall'Indonesia e dalla Cina, e per fortuna abbiamo materiale fino a giugno, ma se arrivasse anche la quantità che aspettiamo con quella nave sarebbe positivo. Per adesso dobbiamo aspettare e vedere quando potremo muovere la nave".

Iscriviti alla newsletter

Iscriviti

Dichiaro di aver letto e compreso l'informativa sulla privacy e di dare il mio consenso alla ricezione di promozioni commerciali ed informative. Vedi POLITICA SULLA PRIVACY.

Attenzione: errori di compilazione





Nel cuore di Odessa
che resiste ai russi

di **Bernard-Henri Lévy**
● alle pagine 18 e 19

Il reportage

Nel cuore di Odessa la perla ucraina che resiste allo zar

di **Bernard-Henri Lévy**

Siamo entrati in Ucraina da Palanka, alla frontiera con la Moldavia. Alexandre Garachuk, un docente di civiltà francese, ci aspetta dall'altra parte, sotto la tenda bianca e blu da cui transita il flusso dei rifugiati. Con lo sguardo impertinente e i capelli bianchi spettinati, con la sua maniera di affermare, presentandosi, di non aver mai capito bene se fosse ucraino, polacco, lituano, ebreo, tedesco o francese, è l'emblema dello spirito di Odessa, quello che Puskin definiva come una felice mescolanza di cosmopolitismo, spirito libertario e ironia. Impieghiamo un'ora per superare la decina di checkpoint fatti di croci di ferro disposte a quinconce e mucchi di sacchi di sabbia sorretti da muri di cemento che filtrano tutti gli ingressi. E finalmente, assieme a Gilles Hertzog e Marc Roussel, i miei compagni di scorribande, sono nella terza città dell'Ucraina, la più letteraria, la più brillante, una città col fiato sospeso. Alloggeremo in una casa modesta, in riva al mare, non distante dal porto e dalle sue gru gigantesche. Sotto di noi, al termine di un sentiero che si snoda fra le acacie, la mezzaluna della spiaggia è tutta minata. Alla fonda di fronte a noi, visibile col binocolo e, quando l'aria è limpida, a occhio nudo, la flotta russa che serra la città in un blocco navale e che, quando Putin lo vorrà, la martellerà di bombe: quattordici navi, fra cui una corvetta missilistica di classe Buyan-M, due navi da assalto anfibio di clas-

se Ropucha, qualche dragamine e l'ammiraglia, la Movska.

Il nostro primo gesto: tornare, nel cuore della città vecchia, al teatro dell'Opera dove nel 2014, il primo anno della rivolta di Maidan, ho messo in scena la mia opera teatrale a favore dell'ingresso dell'Ucraina in Europa. Il teatro, ahimè, è chiuso. La Deribasivska, il viale pedonale che porta al teatro e che all'epoca pullulava di gente, è vuota. E tutte le strade vicine, di cui avevo molto amato le facciate scrostate color pastello e i portici neoclassici ombreggiati dai sicomori, sono piene di barricate, presidiate da volontari della difesa territoriale in uniforme. Sono per la maggior parte giovani che prima d'ora non avevano mai imbracciato un'arma. Trasmettono un misto di risolutezza, di ansia e, quando controllano uno scrittore straniero privo di tesserino stampa, di entusiasmo incredulo. «Ci sono molti infiltrati», si scusa Volodymyr, un ex barista che parla inglese e che, contrariamente ai suoi compagni, accetta di farsi intervistare. Sono certo meno numerosi di un tempo. E, con gran sorpresa del Cremlino, sicuro che Odessa, russofona, avrebbe coronato il suo sogno imperiale, la guerra ha compattato la città come non mai. Ma ce ne sono ancora. Vogliono Putin. E contano sulle squadre di infiltrati che sono qui da mesi, hanno affittato appartamenti, trovato lavoro e si sono mescolati alla popolazione attendendo il segnale. La squadra di Volodymyr ne ha arrestati due questa mattina. La settimana scorsa ne hanno neutralizzati tre nel quartiere della stazione, dopo di-

verse ore di combattimenti per le strade. «State in guardia», mi dice. «Sono degli assassini. Potrebbero essere ovunque».

Incontriamo Maksym Marchenko, governatore militare della città, non lontano dalla statua del duca di Richelieu, discendente del Richelieu di Luigi XIII e primo governatore, nel 1803, della città fondata dall'imperatrice rossa, Caterina II. Ho conosciuto Marchenko due anni fa nel Donbass, quando comandava la 28ma brigata meccanizzata. È originario di Sloviansk e ha l'aspetto di un centurione con la faccia da contadino, gli manca quell'aria anarchica, fra il bandito e il Robin Hood volontario che, come il Benja Krik di Isaac Babel, il "re di Odessa", fa ormai parte della leggenda cittadina. Il presidente Zelensky l'ha scelto perché è un soldato capace, sul fronte del Donbass era uno di quei comandanti che non credevano alle favole di Putin sui separatisti "a rischio genocidio" che l'esercito russo doveva "soccorrere". «Vede», mi dice quando arriviamo ai piedi della statua, «quei sacchi che i nostri ragazzi sono andati a riempire di sabbia e ciottoli in spiaggia?». In effetti, l'alta figura di bronzo che domina i 192 scalini della famosa scalinata Potemkin è sepolta da un cumulo di sacchi bianchi che le fanno quasi da armatura. «Ebbene», continua lui, «il governatore Marchenko veglia sul governatore Richelieu, che a sua volta veglia su Odessa. Vorrei che il vostro paese vegliasse assieme a noi e ci mandasse cannoni e soprattutto aerei, gli unici in grado di respingere l'attacco imminente che ci colpirà dal mare, dall'aria e da terra». E aggiunge, citando alla lettera il generale De Gaulle: «Non c'è forse un patto secolare fra Odessa e la Francia?».

Ci dirigiamo verso Mykolaiv, la città martire situata centoventi chilometri più a est la cui accanita resistenza da tre settimane sbarrava l'accesso via terra a Odessa. Superiamo una postazione fortificata che, con le sue numerose pattuglie, alcune delle quali incappucciate, sembra più una linea d'attacco che un checkpoint. Poi un'altra, lungo la strada litoranea, in mezzo alla pianura sassosa, dove vediamo dei lanciamissili con mirino telescopico del tipo Javelin o NLAW, alcuni portati a spalla, gli altri accatastati sotto tende color cachi tese fra blocchi di cemento. E poi una terza, ancora verso nord, improvvisata, dove dovremmo incontrare Vitaliy Kim, l'eroico governatore di Mykolaiv. Ma, ahimè, arriva una telefonata. I bombardamenti si stanno intensificando. Non può uscire dalla città. Né, a suo dire, possiamo raggiungerlo. Allora, in un edificio amministrativo abbandonato, organizziamo una conversazione a distanza di un'intensità sconvolgente. Vediamo Kim, con il piumino aperto sul giubbotto antiproiettile, il viso onesto di un amministratore civile costretto a fare la guerra senza amarla e, come sottofondo, il frastuono delle granate. «I russi indietreggiano», esordisce, «non hanno viveri né munizioni, le loro catene logistiche sono interrotte. Quindi, chiaramente, resta l'aviazione...». La linea è disturbata. S'interrompe. Lo richiamo. «Sì, hanno smesso di avanzare. E i nostri battaglioni passano al contratto. Il prezzo in termini di vite umane per noi sarà terribile. Non si faranno scrupoli a lanciare i loro missili strategici avanzati. Ma vinceremo questa battaglia. E salveremo Odessa...». Dio lo voglia!

Tutti in Occidente temono che Putin, impazzito, possa fare ricorso alle armi nucleari. Ma c'è qualcosa di molto più semplice. Qui sulla costa, a Juzne, a qualche chilometro dagli avamposti della 28ma brigata, c'è una fabbrica gigantesca, la Odessa Port Factory. Ora è chiusa

ma fino al mese scorso produceva un quarto dell'ammunizione e dell'urea del paese. E se metà dei serbatoi, quella che appartiene ad aziende ucraine, è stata svuotata durante i primi giorni della guerra, l'altra metà, di proprietà di un'azienda americana, è ancora piena. Negligenza? I cannoni russi troppo vicini? Le navi cisterna americane non hanno potuto avvicinarsi per via delle mine? Il comandante della brigata, Vitaliy Huliyayev, non lo sa. Immaginiamo però, mi dice, un attacco nemico. Deliberato o meno. Oppure deliberato ma camuffato da incidente o attribuito agli ucraini. Dentro quei silos verdi alti cento metri c'è di che contaminare tutta la regione. Peggio di Chernobyl, insiste. Peggio della centrale di Zaporizhzhia, attaccata dai russi il 4 marzo, che però è dotata di interruttori di emergenza e sistemi di sicurezza in grado di limitare i danni. Persino peggio, a parità di sostanze altamente tossiche, dell'esplosione a Beirut nell'agosto del 2020, la cui onda d'urto è arrivata fino a Cipro. È il tragico dilemma degli odessiti. Devono battere Putin ma sanno che, quando sarà sconfitto e non avrà più niente da perdere, quella sarà la sua ultima carta. *Viva la muerte.*

Pessima nottata. Per due volte la babushka di servizio è venuta a bussare alle nostre porte. Le sirene ululano... Ci mettiamo addosso qualcosa... Scendiamo nel locale caldaia che, equipaggiato con sedie di plastica e scatoloni di provviste, funge da rifugio. E ben presto, sugli schermi dei nostri telefoni, appaiono delle scie di fuoco che striano il cielo nero e sembrano troncate in volo... Al mattino presto debriefing con Sergey Bratchuk, del quartier generale delle forze ucraine di stanza a Odessa. Un missile Kalibr, lanciato dal mare, ha colpito un quartiere facendo un po' di danni. Un secondo, caduto dal cielo e diretto a Velykodolyns'ke, dove c'è il centro delle telecomunicazioni dell'esercito, ha mancato il bersaglio. Cinque altri sono stati intercettati dallo scudo antimissile ucraino. Se ho capito bene, i sistemi di difesa antiaerea della 160ma brigata di artiglieria, con i loro vecchi missili terra-aria S-300, funzionano. E forse questi attacchi sferrati ogni notte dopo il coprifuoco servono a testarli e a individuarne la posizione. Quello che purtroppo manca sono i mezzi per abbattere i missili cruise lanciati dalla flotta russa venuta dalla Crimea. Odessa dispone di missili antinave Neptune, di fabbricazione ucraina. Ma sono lenti. Facili da neutralizzare. E meno efficaci degli Harpoon a lunghissimo raggio, prodotti dalla Boeing, che solo gli americani e gli inglesi potrebbero fornire. Degli arpioni per Odessa?

Petro S., membro del teatro dell'Opera, è uno dei vecchi amici che mi avevano accolto nel 2014. Il suo quartiere è infestato di agenti al soldo di Putin. Riceve minacce da parte di "vendicatori mascherati" che vorrebbero fargli pagare la morte di 48 manifestanti filorussi nell'incendio della Casa dei sindacati. Per questo si è trasferito in campagna. Lo incontriamo in una piccola dacia nei pressi di Myrne, a metà strada fra Odessa e la frontiera con la Moldavia. Questa faccenda della Casa dei sindacati è fondamentale, mi spiega, per capire cosa passa per la testa di Putin. Nel suo discorso del 21 febbraio, tre giorni prima dell'inizio dell'invasione, non ha forse fatto riferimento al "fremito di orrore" che ancora gli suscita «la terribile tragedia di Odessa»? E non ha indicato la ricerca dei «criminali che hanno commesso tale atrocità» come uno degli obiettivi della guerra? E quindi, naturalmente, Mariupol. E Mykolaiv, senza dubbio. Ma il boccone più grosso, la regina delle battaglie, la ciliegina sulla torta di sangue, secondo Petro sarà la presa di

Odessa. E lo sarà per le ragioni geostrategiche che conosciamo (affamare l'Ucraina impossessandosi del suo porto principale e assicurarsi il controllo del Mar Nero) ma anche per ragioni simboliche (riprendersi una volta per tutte una città-gioiello, una perla che tutti gli abitanti della Grande Russia considerano la San Pietroburgo del sud). Ci congediamo da Petro. Non siamo ancora al primo checkpoint in direzione di Odessa che ci manda un video: l'immagine di una granata che, un quarto d'ora dopo la nostra partenza, è caduta su Myrne, vicino alla graziosa chiesa ortodossa con le cupole dorate!

Che danni produce uno di questi missili Grad o Kalibr che i russi fanno piovere sulle città ucraine? Non serve andare lontano per scoprirlo. Siamo alla periferia della città, nel cuore dell'ex zona industriale. In fondo a una strada dissestata e completamente deserta dove la *rasputica*, il disgelo, non ha ancora finito di sciogliere la neve e trasformarla in poltiglia, si apre un paesaggio apocalittico. Qui c'era una fabbrica di casalinghi. Quel che ne resta, su un'area di un ettaro, è un cumulo di macerie. Porte di ferro rimaste in piedi in mezzo al nulla, accartocciate dalla violenza dell'esplosione. E qua e là, fra il pandemonio di lamiere, putrelle e pilastri d'acciaio fusi dall'incendio, un asciugacapelli o un cuoceriso. Il guardiano della fabbrica, con le palpebre arrossate dalla stanchezza e lo sguardo spento, si domanda il perché di una devastazione simile. Un altro test? Un cieco atto di terrorismo per indurci a scappare? O forse, dato che la fabbrica ai tempi dell'Urss ospitava un deposito militare, i servizi russi sono in ritardo di trent'anni? Gli sottopongo la mia ipotesi. E se la ragione di questo bombardamento insensato fosse puro odio? E se Odessa, questo concentrato di civiltà, cultura e bellezza, occupasse, nell'immaginario del mega-cecchino Putin, il posto occupato a suo tempo da Sarajevo in quello dei Milosevic e dei vari Mladic? Furia rivolta alle città e a quello che rappresentano. Furore urticida. L'eterno ritorno, sotto un cielo livido di collera, dell'antica barbarie.

A Sarajevo ho imparato che la vittoria non dipende dalla dimensione degli eserciti ma dal loro morale e dalla resistenza dei cittadini. Ebbene, a Odessa è la stessa cosa. E se l'assalto tarda ad arrivare, forse è per questa ragione. Siamo nella sede del gruppo Chornomorja, gigante dell'editoria e della stampa ucraina costretto dalla guerra a fermarsi. Volontari di tutte le età, in maggioranza donne, sono accovacciati davanti a delle alte grate sulle quali, con vecchi vestiti ridotti a striscioline portati dagli abitanti di tutti i quartieri, si fabbricano delle reti che serviranno a mimetizzare le barricate e i carri armati della città. Oltre queste immense filande da cui all'improvviso, per farsi animo nell'impresa, si leva l'ino ucraino, in fondo a una galleria che mi ricorda che Odessa vanta il più vasto labirinto di catacombe del mondo, ecco un altro laboratorio. Qui una classe di studenti di storia, alla luce di una sola lampada appesa al soffitto, prepara bottiglie molotov in catena di montaggio. Una bottiglia vuota. Un dito di acetone. Una parte di olio da motore. Un po' di benzina. Una specie di pelle di daino a fare da tappo. Un filo di ferro stretto intorno al collo. E un foglio di alluminio per conservare gli esplosivi in attesa che i furieri dei reggimenti vengano a prenderli. Questi ragazzi dalla voce arrochita dai vapori di benzina, questi figli del paradiso e, per il momento, dell'inferno, hanno solo vent'anni. Studiavano la storia. Ora la fanno.

In un capannone trasformato in deposito di aiuti umanitari, alle porte della città, ritroviamo due delle

tessitrici, delle Parche, del giorno prima. Abbiamo detto loro che è una fortuna, per l'Ucraina straziata, avere un presidente come Zelensky, il comico vittorioso trasformatosi in giovane Churchill che non vuole diventare un martire. Ci hanno interrogato sulla storia della Resistenza e della Rivoluzione di cui Parigi è stata protagonista e di cui qualcosa rivive, ai loro occhi, in questa città così eminentemente francese. E allora a un tratto, unendo il gesto alla parola, propongo loro di accompagnarci fino all'avenue Richelieu dove, su una fila di blocchi di cemento dipinti di giallo e blu, i colori dell'Ucraina, andiamo a scrivere il motto "Liberté, égalité, fraternité", un motto che ha fatto il giro del mondo ma di cui oggi il loro paese, più di ogni altro, sperimenta il prezzo. Le nostre amiche applaudono. I volontari di turno, sulle prime diffidenti, si avvicinano e si sfilano le manopole per farsi dei selfie. Gli ultimi abitanti del quartiere si affacciano alle finestre e gridano ora "Vive la France" ora "Slava Ukraini". Tornati a casa faremo dell'ironia su questo gesto. Ma per loro, per gli abitanti di Odessa, queste tre semplici parole riassumono tutto. E vederle scritte, fosse solo per qualche ora, da una mano amica, nel cuore della loro città appesa a un filo, dona un po' di sollievo a una sofferenza che sembra non aver fine.

La questione dell'antisemitismo è una delle più scottanti che si pongono all'Ucraina. E lo è specialmente qui, a Odessa, dove prima della seconda guerra mondiale gli ebrei costituivano la metà della popolazione e oggi sono solo quarantamila. Siamo al memoriale dell'Olocausto, in via Prokhorov's'ka, nel vecchio quartiere ebraico di Moldavanka. Il singolare monumento si compone di cinque figure scheletriche coi piedi circondati da una corona di filo spinato che sembrano immortalate durante una danza macabra. Il viale che porta al monumento è fiancheggiato da betulle, ognuna delle quali rappresenta un Giusto che ha ospitato e salvato degli ebrei. Perché, domanda Roman Shvarcman - l'uomo che ci accoglie, l'unico sopravvissuto ancora in vita di quella Shoah a colpi di fucile - lo sapete che l'Ucraina, secondo i registri dello Yad Vashem, è uno dei quattro paesi con il maggior numero di Giusti fra le Nazioni? Lo ha detto con dolcezza. Con tristezza. Mi aspettavo uno di quei personaggi boriosi e truculenti caratteristici della mitologia ebraica di Odessa. Invece no. È un vecchio prostrato. Un uomo gracile, avvolto in un mantello di lana nera, per il quale il fatto di essere sopravvissuto è allo stesso tempo un onore e un fardello. E all'improvviso, mentre racconta i massacri dell'ottobre del 1941, seguiti all'arrivo delle truppe romene, questo piccolo uomo modesto si mette a piangere. Per questi Giusti di cui è il custode? Per i morti di cui questa è la tomba? Per la sua solitudine di sopravvissuto? O per la follia degli uomini che ricomincia, con un fantasma di Hitler che, con la pretesa di "denazificare l'Ucraina", ha il coraggio di ammantarsi della memoria delle vittime? Non lo so.

Un giornalista canadese con un bizzarro concetto della fratellanza ha postato sui social una fotografia, scattata a mia insaputa, che mi ritrae assieme al governatore Marchenko. E su Twitter, per via del fatto che il governatore, dal 2015 al 2017, ha comandato un'unità di partigiani, il battaglione Aidar, all'interno del quale vi era un gruppetto di nazionalisti di estrema destra, c'è chi si è messo a trollare approfittando dello stereotipo dell'intellettuale ebreo che se la fa con un neonazista... Rispondere che nulla, del Marchenko che conosco e che per due volte ho intervistato, giustifica un'accusa tanto ignobile? Che il destino di ogni resistenza, a partire da

quella della Francia occupata, all'inizio è servirsi di ogni mezzo a disposizione e raccogliere anche i pregiudicati, i reietti e le peggiori teste calde? Che trovo infame chi fa la lezioncina pretendendo di sapere meglio di Zelensky chi sia l'ufficiale più adatto a difendere una città-simbolo? Lo farò quando torno. Per il momento, la questione mi sta sfuggendo di mano. Un canale televisivo moscovita, Russia 1, ha trasmesso un servizio che mi dipinge come un "angelo della morte" da scovare e cacciare dalla città. E un gruppo di "patrioti russi" è arrivato a creare una pagina Facebook per mettere una taglia sulla mia testa e offrire un milione di rubli a chi mi eliminerà. Ho l'informazione che mi mancava e che, grazie al leggendario senso dell'umorismo degli odessiti, suscita l'ilarità dei nostri amici ucraini. Gli organi di propaganda del Cremlino sono sempre più confusi. E il fatto che un milione di rubli valga ormai pochi euro dimostra che le sanzioni funzionano e la Russia ha perso. La mia giornata è finita. Lascio l'ultimo capo d'Europa. Prego gli dei di risparmiare i miei amici di Odessa.

Traduzione di Alessandra Neve

“
*A Sarajevo
ho imparato
che
la vittoria
non
dipende
dalla
dimensione
degli eserciti
ma dal loro
morale e
dalla
resistenza
dei cittadini*
”



Mi chiedono sempre se penso che la Nato debba intervenire contro i russi e la mia risposta è: aggiungete "per fermare la strage di innocenti in Ucraina". Non è un esercizio accademico

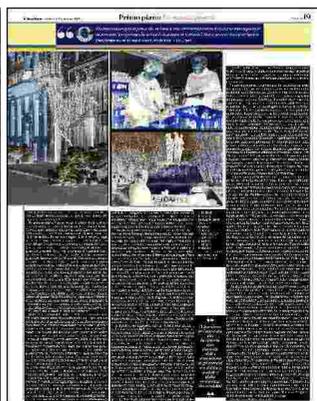
Garry Kasparov, campione di scacchi, attivista per i diritti umani



Tra i complici di Putin ci sono Shoigu e Naryshkin che non si vedono in pubblico dallo scorso 11 marzo

Andrei Kurkov, scrittore ucraino

“
*Tornare
al teatro
dell'Opera
dove nel
2014, il
primo anno
della rivolta
di Maidan,
ho messo in
scena la mia
opera per
l'ingresso
di Kiev
in Europa*
”

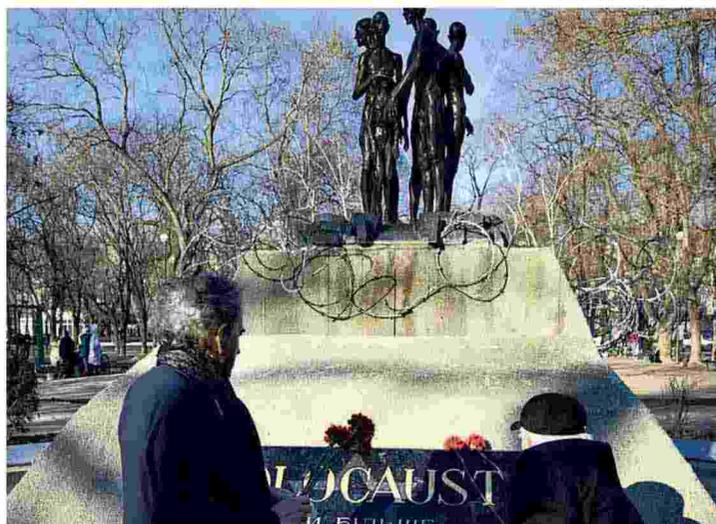




FOTOGRAFIE DI MARC ROUSSEL

▲ In città

Al centro, Bernard-Henri Lévy per le strade di Odessa. In alto: con un ragazzo che prepara bottiglie molotov. In basso: davanti al memoriale dell'Olocausto



La battaglia

Distrutta la nave dell'assedio a Mariupol Frena l'avanzata a sud

La porta-anfibi "Orsk" esplode nel porto di Berdyansk. Danneggiati altri due vascelli
Ma il leader ceceno Kadyrov issa la bandiera sul municipio della città martire

dal nostro inviato
Giampaolo Visetti

ZAPORIZHZHIA – Hanno esultato in silenzio e tappati in casa. Gli increduli cittadini di Berdyansk non hanno però voluto perdere, né tenere per sé, lo spettacolo della loro prima vera rivincita. A migliaia, con i cellulari e nascosti dietro alle finestre, ieri mattina hanno ripreso le esplosioni che all'improvviso hanno scosso il porto della città sul Mare D'Azov, occupata dai russi lo scorso 27 febbraio. Fiamme, boati e dense colonne di fumo nero per oltre un'ora hanno isolato il quartiere affacciato sul terminal commerciale, sequestrato dalle truppe di Mosca. La gente all'inizio ha pensato che gli occupanti, per rappresaglia contro la resistenza, stessero facendo saltare alcuni magazzini ancora blindati. Dagli operai ucraini del porto, costretti a lavorare per il nemico, è invece arrivata la conferma: a esplodere sarebbe stata l'ammiraglia delle navi da sbarco della flotta di Putin, la porta-anfibi "Orsk". Altre due navi sono state colpite, ma sono riuscite ad abbandonare il porto e ad allontanarsi. Le forze armate ucraine rivendicano il successo di un'imboscata che almeno emotivamente rimette in discussione avanzata e controllo russi nella regione di Zaporizhzhia, tra Donbass e Crimea. La "Orsk" sarebbe stata centrata dall'artiglieria della resistenza, o fatta esplode-

re con la dinamite da un commando del battaglione Azov. Meno verosimile un incidente nel porto. Certe invece le conseguenze: gli aggressori hanno visto bruciare un'imbarcazione strategica nel rifornimento di equipaggiamenti, mezzi e truppe alle milizie che accerchiano Mariupol. La "Orsk" poteva trasportare 45 blindati anfibi e 400 soldati addestrati per lo sbarco. Per tre volte, salpando dalla Crimea, ha scaricato a Berdyansk tonnellate di attrezzature militari, cruciali per prolungare e aumentare l'assedio.

Tra Berdyansk e Mariupol ci sono 70 chilometri, sotto il controllo russo. La sicurezza di un ampio territorio "conquistato e ripulito dai nazionalisti ucraini" ha reso ancor più inattesa l'esplosione in un porto considerato inattaccabile. L'ultimo assalto a Mariupol potrebbe così slittare: almeno fino a quando un'altra nave russa non attracherà con rifornimenti e truppe. Basta per ipotizzare una riscossa militare ucraina nel Sud, che da Mariupol e Berdyansk possa estendersi fino a Melitopol e da qui alla costa sul Mar Nero, tra Kherson e Mykolaiv? Ancora no: ma i segnali di difficoltà nell'avanzata russa ci sono. Per Mariupol non è detto che sia una buona notizia. Le oltre 200 mila persone da ieri temono la rappresaglia del nemico umiliato. Soldati russi, secondo la resistenza del battaglione Azov, hanno occupato la chiesa dell'Intercessione, aprendo il fuoco dalle sue finestre. Il leader ceceno Ramzan Ka-

dyrov ha annunciato che «i ragazzi hanno preso il controllo dell'edificio dell'amministrazione di Mariupol». Mercoledì il sindaco Vadym Boychenko aveva lasciato la città. «Abbiamo issato la nostra bandiera sul municipio - il messaggio di Kadyrov - nessun bandito ha corso rischi perché tutti hanno abbandonato le loro postazioni». Difficile così che nelle prossime ore i vertici militari raggiungano un accordo sul maxi-ponte umanitario che permetterebbe di scongiurare a Mariupol un massacro annunciato tra i civili.

Le vie di fuga verso Zaporizhzhia rimangono chiuse. I soldati russi impediscono a Berdyansk l'arrivo di pullman, proseguendo con il sequestro di mezzi e autisti. Dai posti di blocco si spara contro auto e famiglie che tentano di scappare. Tra le vittime, un giovane volontario che cercava di portare acqua, cibo e medicine per i profughi. «Impossibile provare a svuotare Mariupol - l'allarme di Peter Maurer, presidente della Croce Rossa internazionale - senza un accordo solido e dettagliato tra le forze sul campo». Il no russo a corridoi protetti verso territori ancora ucraini, non lascia che un'alternativa: chi non può più resistere nelle cantine, accetta la deportazione in Russia. Oltre 15 mila, secondo il sindaco Boychenko, gli esuli negli ultimi tre giorni. Migliaia tentano di lasciare la terra del nemico per rifugiarsi in Georgia: un'altra emergenza nascosta, sotto la minaccia di arresti di massa. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Le persone di Mariupol sopravvivevano grazie alla neve: la facevano sciogliere per avere acqua potabile. Oggi la neve non c'è più. Salviamo questa città

Sviatoslav Shevchuk, arcivescovo di Kiev



Ammiraglia della flotta

La "Orsk" era la ammiraglia delle navi da sbarco della flotta russa, strategica per l'assedio a Mariupol. Poteva trasportare 45 blindati anfibi e 400 soldati addestrati per lo sbarco

L'attacco

Le fiamme al porto occupato di Berdyansk, sul Mar d'Azov: i russi lo usano per far arrivare i rifornimenti al fronte sud



La strage della Jolly Nero

Torre Piloti, si torna in Corte di Appello per cambiare le pene ai condannati

Si terrà il prossimo 6 maggio l'udienza davanti alla corte d'appello di Genova per la rideterminazione delle pene del comandante della Jolly Nero Roberto Paoloni, del primo ufficiale della nave Lorenzo Repetto e per il direttore di macchina Franco Giammoro nell'ambito del processo sul crollo della Torre Piloti, avvenuto il 7 maggio 2013 nel porto di Genova quando il cargo Jolly Nero della compagnia Messina urtò in manovra l'edificio provocando la morte di nove persone. Paoloni in secondo grado era

stato condannato a nove anni e undici mesi, Repetto a 8 anni e sei mesi, Giammoro a sette anni. Era stata la Cassazione, il 26 novembre 2020, a rinviare gli atti alla corte d'appello di Genova. Per gli Ermellini i giudici di secondo grado non avevano motivato la mancata concessione agli imputati delle attenuanti generiche, che avrebbe comportato uno sconto di pena. In più, non avevano tenuto conto delle questioni sollevate nel ricorso dai difensori, che facevano riferimento al processo bis relativo alla collocazione della



▲ **Il 6 maggio** La Cassazione ha rimandato alla Corte di Appello il processo agli ufficiali della motonave

torre piloti a filo banchina. Proprio il processo d'appello di questo secondo filone è in corso in questi giorni a Genova. La prossima udienza è fissata per lunedì, quando gli avvocati delle parti civili potrebbero depositare un'istanza di ricasazione che sarà trattata da altra sezione della Corte di Appello. Al centro delle dispute lo scontro durissimo fra la Procura generale e la Corte, dopo il sopralluogo effettuato dai tre giudici il 19 marzo nello specchio acqueo portuale antistante molo Giano, un "atto irrituale" per la Procura.



Primo piano  La gue

La zona a nord della capitale che gli ucraini hanno reclamato e ancora contesa: non si può entrare. Piovono missili Grad sui quartieri centrali. La flotta del Cremlino subisce perdite

Nave russa affondata: Kiev esulta Razzi su Irpin, fuga tra morti e rovine

al nostro inviato a Kiev
Renzo Cremonesi

È sempre più guerra di cielo, di terra e di mare quella combattuta tra Russia e Ucraina. La fida per il cielo resta aperta, non i russi ad un mese dall'inizio del loro attacco ancora incapaci di imporre il monopolio della loro aviazione sul

45 cingolati e almeno 400 uomini dei corpi scelti. Una settimana fa la televisione di Mosca aveva presentato l'arrivo della Orsk ai moli di Berdyansk come il passo decisivo che avrebbe garantito la caduta di Odessa. L'operazione era comunque già stata ritardata più volte e con essa anche il completamento del piano russo di conquistare l'intera costa ucraina.

to che Irpin era «ripresa dalle forze ucraine ormai per oltre il 75 per cento» e che la riconquista totale era ormai solo questione di poco. Ma la realtà appare diversa. Ieri a metà giornata si erano aperti gli sbocchi di Irpin, ma i militari ucraini ci hanno costretto a tornare indietro. «Troppo pericoloso. Qui sono già morti alcuni giornalisti. Vietate anche le foto che possano indicare le nostre posizioni all'in-

I Grad

Tutto lascia credere che l'intera zona sia stata colpita da una quindicina di Grad, che sono armi da battaglia in genere utilizzate per gli scontri ravvicinati. Sparati sulle zone ci si rivelano letali e per nulla curati. In questo caso l'obiettivo erano alcuni capanni della fabbrica di grandi a cargo Antonov. Ma solo il paio lo hanno centrato. «L'obiettivo è che Putin adesso c

eterminato a ch

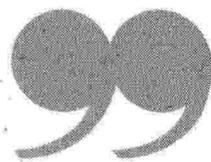
mpedirlo. Sino a c
esteranno contesi
tenza ucraina mant
e speranze di prev
a novità delle ulti
'imporsi della dir
narittima del confl
lamoroso success
eri mattina infatt
ma delle navi russe
a del Mar Nero ch
lovuto partecipare
o nella zona di Ode
a distrutta nel port
occupato di Berdya
due vascelli sono rin
reggiati e una nave
er il carburante di
arebbe stata sua vc
lata. Molto probab
ompire l'attacco è
trone ucraino

Il fronte di O

Dalle immagini è pc
servare le prime es
bordo della grande
so le sette locali. L
hanno quindi fatto
deposito di muniz
banchina, investen
imbarcazioni. Un d
per i russi: la Orsk p
se imbarcare almen

. Sappiamo che i r
cercando di portar
rie il più vicino al c
abile, dicono gli
'incubo dei boi...
indiscriminati rest

© RIPRODUZIONE RISE



Vietate le foto che possono aiutare l'intelligence a identificare le nostre posizioni. Tre ore fa sono stati investiti da nuovi proiettili di grosso calibro. I militari



Il quotidiano online del trasporto marittimo

NAVI

Confermato il carcere per l'armatore che aveva demolito tre navi in un cantiere Pakistano sub-standard

Non è un'esimente l'aver ceduto l'unità a un intermediario poichè il venditore sapeva che l'acquirente avrebbe rottamato la nave in Asia in violazione delle norme nazionali ed europee sui rifiuti

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 24 MARZO 2022



La Gulating Lagmannsrett, una corte d'appello della città norvegese di Bergen, ha confermato la condanna al carcere per l'armatore norvegese Georg Eide per aver aiutato e favorito il tentativo di esportare la nave Tide Carrier, alias Eide Carrier e Harrier, in Pakistan per la rottamazione.

Già nel novembre 2020, il tribunale distrettuale di Sunnhordland, in Norvegia, aveva [condannato](#) Eide a sei mesi di reclusione senza condizionale per aver assistito il commerciante di rottami Wirana nel tentativo di esportare illegalmente la Tide Carrier alla spiaggia di rottamazione di Gadani. La Corte aveva anche ordinato la confisca dell'illecito profitto pari a 2 milioni di corone norvegesi a carico della Eide Marine Eidendom AS.

Ora, quasi un anno e mezzo dopo, Eide, che aveva deciso di appellare contro il primo verdetto, vede confermata la sua condanna al carcere. Come riportato da *ShippingWatch*, la Corte ha concluso, in linea con l'Autorità Nazionale per l'Investigazione e la Persecuzione del Crimine Economico e Ambientale (Økokrim), che l'armatore era a conoscenza che l'acquirente della Tide Carrier aveva intenzione di rottamare la nave in Asia meridionale, in violazione delle norme nazionali ed europee sui rifiuti. Secondo la Corte d'appello l'aver venduto la nave a un intermediario e non direttamente a un cantiere navale non esime l'armatore dall'essere ritenuto responsabile di aver commesso un reato ambientale.

"I movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi sono strettamente regolati dalle leggi norvegesi, europee e internazionali. Il commercio illegale di navi tossiche a fine vita è sempre più oggetto di indagini da parte delle autorità di applicazione in diversi Stati membri dell'UE, che hanno l'obbligo di prevenire l'esportazione di rifiuti pericolosi verso paesi non Ocse" ha spiegato una nota della Ong Shipbreaking Platform, che ha diffuso la notizia.

ISCRIVITI



MARKET REPORT

[Quante \(poche\) imposte hanno versato nel 2021 i liner grazie alle rispettive Tonnage Tax](#)

[Come sono cambiate in 12 mesi le scelte di import/export marittime delle industrie del Nord Italia](#)

[Traffico ro-ro salito a quota 6,3 milioni \(+23%\) nel 2021 in Italia](#)

[SHIPPING ITALY: +47,4% di lettori e +48,5% di pagine visualizzate nei primi due mesi del 2022](#)

[Sanzioni alla Russia e shipping: qualche chiarimento e un orizzonte ancora a tinte fosche](#)

“Sostenendo i principi e le regole stabilite dalla Convenzione di Basilea e dalla legislazione europea sui rifiuti, Shipbreaking Platform si aspetta che più armatori e intermediari siano ritenuti responsabili dello sfruttamento delle comunità vulnerabili e dell’ambiente sulle spiagge di rottamazione delle navi in India, Pakistan e Bangladesh, e chiede all’industria navale di condurre una due diligence sui diritti umani nella gestione della loro flotta a fine vita”.

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)



[CHI SIAMO](#) [CONTATTI](#) [PERCHÈ](#) [PUBBLICITÀ](#) [ENGLISH](#)

© SHIPPING ITALY (Riproduzione riservata – All rights reserved)

Testata iscritta nel registro stampa del Tribunale di Genova n.608/2020 edita da Alocin Media Srl

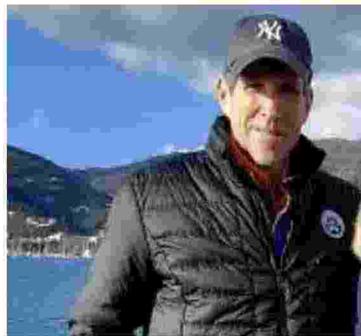
Direttore responsabile: Nicola Capuzzo



Porto

Robert Platek punta al waterfront Contatti avviati con l'Authority

Ricci a pagina 4



Robert Platek in porto a novembre

La Spezia

La città che cambia

Platek allunga lo sguardo sul Waterfront

Il patron dello Spezia scrive all'Autorità di sistema portuale per avviare un'interlocuzione sul futuro urbano della Calata Paita

LA SPEZIA

Robert Platek, patron dello Spezia calcio, torna ad allungare lo sguardo sul waterfront di futura urbanizzazione per capire cosa bolle in pentola e verificare le opportunità di investimento. Ha per questo scritto all'Autorità di sistema portuale per assumere informazioni. Lo ha fatto oltre il termine della presentazione delle cosiddette manifestazioni di interesse. Questo era fissato al 28 febbraio. A quella data solo due erano state le dichiarazioni di intenti a riscontro dell'esplorazione avviata dall'Adsp con la finalità di cogliere interessi e umori del mercato per poi definire, senza vincolo con gli istanti, un vero e proprio bando, aperto a tutti. A manifestare interesse, si ricorderà, erano state la Cogema Srl di Casapesenna (Caserta), società specializzata in lavori marittimi e di dragaggio e la società Cinque Terre Ferries srl della Spezia (sede legale in viale San Bartolomeo 109), che in loco si occupa di trasporto marittimo con la gestione della 'Lord Byron', la moderna motonave che solca il mare delle Cinque Terre con la sua innovativa proposta turistica connessa ad una rete di attività in campo marittimo e portuale orbitanti sua Malta. Nessun bozza progettuale da parte delle due società. Solo una sintetica presentazione del-

le rispettive mission con la richiesta di essere aggiornate sul progress della partita, la prima con interesse alle opere edilizie, la seconda alle funzioni da attivare sulla linea di costa

Platek dal suo canto, su carta intestata alla società finanziaria ad esso riconducibile, la West-Chester, non è andato oltre il desiderio di capire meglio la portata dell'operazione. Ha richiesto atti e documenti per approfondire il tema, senza muovere proposte mirate. Così fanno sapere dal suo entourage, circoscrivendo la portata della lettera ad una... esplorazione dell'esplorazione. In continuità con il sopralluogo informale effettuato il 28 novembre scorso.

L'orizzonte temporale per l'inizio sul campo dell'operazione waterfront è proiettato all'ottobre 2023, termine previsto per la restituzione di tutta l'area di Calata Paita. Una partita urbanistica molto impegnativa che prevede anche la realizzazione del terminal crociere da oltre 40 milioni di euro targato Msc, Royal Caribbean e Costa Crociere, con il resto delle opere fronte mare. L'area interessata è di 41.500 metri quadrati. L'Autorità di sistema portuale sta vagliando la documentazione pervenuta con la riserva - aveva chiarito il comunicato diffuso dopo l'apertura delle buste - di «esercitare la facoltà prevista dall'avviso di richiedere di completare o fornire chiarimenti in ordine al contenuto di quanto presentato». L'individuazione

dei soggetti interessati all'operazione waterfront - ribadiamo - non ha alcun valore vincolante, non costituisce cioè una condizione di accesso alle successive procedure di evidenza pubblica, con la futura gara per l'assegnazione finale dell'appalto. «In pratica - puntualizza il presidente Mario Sommariva - si tratta di capire quali siano reali intenzioni e potenzialità dei soggetti interessati al progetto waterfront.

Nella sostanza, un modo per guidare l'Authority nelle scelte future». Questo significa che l'ente chiederà di presentare chiare indicazioni, aprendo una dettagliata interlocuzione nella prospettiva di un progetto di finanza, che resta comunque subordinato all'applicazione delle norme del codice degli appalti. Molto più vicina la conclusione della partita per la sistemazione dell'area da 5 mila metri quadrati di Calata Paita che tornerà, già la prossima estate, alla fruizione degli spezzini. Sono previsti una passeggiata lungomare e ampi spazi attrezzati con bar, ristoranti e servizi vari, anche per attività sportive, con solarium e fontana. Accanto ai box, aree per ospitare concerti e spettacoli. L'investimento per le infrastrutture (prefabbricati di facile rimozione) e dell'Autorità di sistema portuale: 2,5 milioni di euro. La sfida aperta, soprattutto fra gli operatori locali, è quella di concorrere all'aggiudicazione della concessione.

Corrado Ricci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

Ho capito

Chiudi

Mostra maggiori informazioni

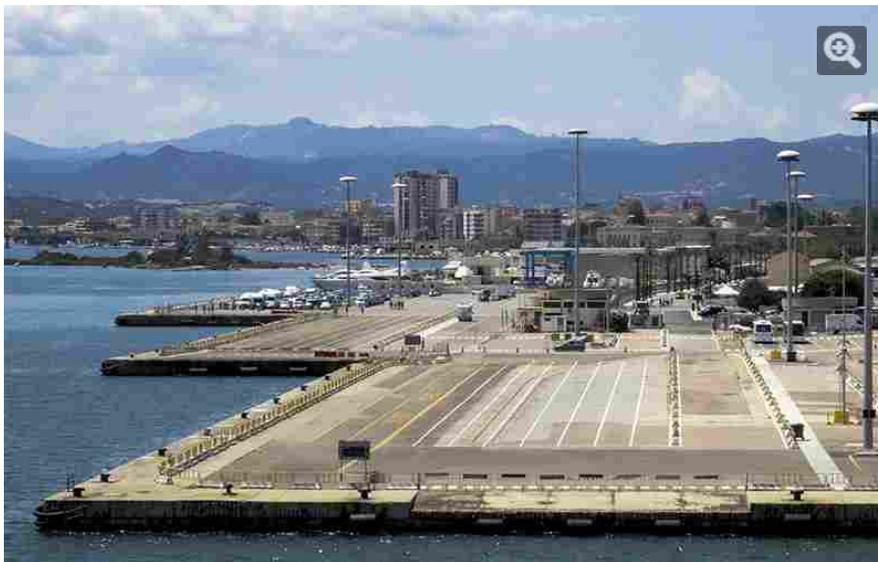


POLITICHE MARITTIME

24/03/2022

Regione Sardegna vuole Olbia seconda autorità di sistema portuale

L'isola, governata da un solo ente pubblico-economico, gioverebbe di maggiori opportunità anche nelle reti Ten-T, secondo il governatore Christian Solinas



Il porto di Olbia (Nils/Flickr)

In una lettera al ministero delle Infrastrutture, il governatore della Sardegna, Christian Solinas, [ha chiesto](#) l'istituzione di un'autorità portuale specifica per Olbia. Attualmente l'isola della Sardegna è gestita da un'unica autorità di sistema portuale.

Secondo Solinas la creazione di una seconda autorità portuale darebbe anche ad Olbia, importante scalo passeggeri insieme a Cagliari nei collegamenti marittimi con la terraferma, di potersi inserire nelle reti transeuropee di trasporto, le TEN-T, il sistema centralizzato di collegamenti ferroviari e marittimi del continente.

«Il contesto normativo legittima la creazione di una seconda autorità nell'isola», scrive Solinas al ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini. «Viste le differenti e importanti peculiarità del Nord Sardegna, la previsione di una sola autorità non è idonea a reggere il sistema

Abbonati ai nostri
Servizi Online

Bollettino Avvisatore Marittimo
Arrivi e partenze porto di Napoli

 **BOLLETTINO**
Avvisatore Marittimo
EDIZIONE SPECIALE 2021



 **INSIEME,
VERSO NUOVE
DESTINAZIONI**

**Ports of Trieste
and Monfalcone**

Come and meet us at
Fruit Logistica in Berlin

marittimo portuale della nostra isola, per rispondere alle sfide che si presentano in questa fase di rilancio di tutta la nazione». Nei prossimi decenni la Sardegna, conclude Solinas, sarà «al centro di dinamiche geopolitiche euro-mediterranee».

credito immagine in alto

Condividi  

TAG: [SARDEGNA](#) - [OLBIA](#)

Articoli correlati

	<p>Guerra, Russia e sanzioni. Il webinar dei Giovani di Confitarma</p>		<p>Morte bianca nel porto di Taranto, sindacati: aggiornare la legge</p>		<p>Energia e materie prime, Federagenti: "Porti strategici"</p>
---	--	---	--	--	---





PORTI

PRIMO PIANO

Forza Italia presenta un emendamento per l'istituzione della AdSP Nord Sardegna

24 MARZO 2022 - Giovanni Roberti



“E’ necessario intervenire tempestivamente visto che i più importanti vettori marittimi hanno abbandonato il porto di Olbia”



Roma – “La riduzione del numero delle Autorità portuali a sole quindici su tutto il territorio nazionale non ha tenuto conto delle esigenze del sistema portuale italiano e il caso della Sardegna lo conferma, in quanto è una delle regioni italiane con il maggiore sviluppo costiero e una sola autorità portuale”. Lo dichiara in una nota **il deputato sardo di Forza Italia Pietro Pittalis.**

“Il Nord Sardegna sente infatti la necessità di avere un ente dedicato che possa affrontare meglio i problemi del territorio. Per questo abbiamo presentato un emendamento per costituire l’Autorità portuale della Sardegna Settentrionale, con competenza sui porti di Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, solo banchina commerciale, al fine di consentire **lo sviluppo dei**

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Mi iscrivo](#)

traffici con i Paesi europei e le aree rivierasche del nord Mediterraneo”.

“E’ necessario intervenire tempestivamente visto che i più importanti vettori marittimi hanno abbandonato il porto di Olbia, tra i primi cinque porti italiani per flusso di passeggeri e le risorse appaiono indirizzate per la gran parte verso Cagliari”.

L’emendamento prevede inoltre che l’Autorità sia costituita con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della disposizione, sentita la Regione Sardegna.

“Il medesimo decreto provvede anche a ripartire le risorse nazionali spettanti alla precedente Autorità portuale, tra i due nuovi organismi. **La Regione Sardegna provvederà poi agli aspetti organizzativi** e di collocazione del personale, sentite gli organismi datoriali e di rappresentanza dei lavoratori” conclude Pittalis.

ShipMag.

Gancio Editore

Partita Iva 02650580992

redazione@shipmag.it

direttore@shipmag.it

Sezioni

Crociere

Cargo

Yacht

Porti

Logistica

Green&Tech

Video

Interviste

Informazioni

Chi siamo

Newsletter

Contattaci

Privacy Policy

Seguici



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

Ho capito

Chiudi

Mostra maggiori informazioni



ARMATORI

25/03/2022

Riparazioni navali, in Grecia le attività aumentano in doppia cifra

Dopo il calo del 2020, tornano molte unità in cantiere o in bacino di carenaggio



Nel 2021 in Grecia sono entrate in cantiere o in bacino di carenaggio 597 navi rispetto a 538 dell'anno precedente. L'attività di riparazione navale ha dunque registrato un incremento dell'11% netto, come indicano **i dati** forniti da **Hellenic Statistical Authority**. Il tonnellaggio lordo delle navi sottoposte lo scorso anno a riparazioni è stato di quasi 8 milioni di GRT (Gross Registered Tonnage), con un aumento del 30,4% rispetto al 2020.

Rispetto al 2019, invece, il numero di navi riparate nel 2021 è risultato in calo del 7,9% e in diminuzione (-10,9%) sono risultate anche le corrispondenti tonnellate di stazza lorda. Delle 597 navi riparate lo scorso anno in Grecia, 375 sono state sottoposte a lavori in cantieri di riparazione navale, mentre 222 navi hanno ricevuto lavori in bacino di carenaggio.

Abbonati ai nostri
Servizi Online

Bollettino Avvisatore Marittimo
Arrivi e partenze porto di Napoli

 **BOLLETTINO**
Avvisatore Marittimo
EDIZIONE SPECIALE 2021



 **INSIEME,
VERSO NUOVE
DESTINAZIONI**

**Ports of Trieste
and Monfalcone**

Come and meet us at
Fruit Logistica in Berlin

Condividi   

TAG: [CANTIERI](#) - [NAVI](#)

Articoli correlati



Msc entra in Moby come socio di minoranza



Bolle d'aria sotto lo scafo. Nove portacontainer adottano il sistema per ridurre



Corsica Sardinia avvia campagna assunzioni per 1,800 persone



«Fincantieri, risultati eccellenti in un periodo di estrema incertezza»

Cantieristica

**Il ceo Bono agli analisti:
«L'ebitda margin al 7,4%
sopra il target dell'anno»**

Celestina Dominelli

ROMA

Il giorno dopo la chiusura di un bilancio 2021 che per Fincantieri è andato in archivio con un'impennata dei ricavi, a 6,7 miliardi di euro (+28,3%), «il livello migliore di sempre», un utile di 22 milioni (a fronte del rosso dell'anno prima) e un rialzo dell'ebitda a 495 milioni (+57,4%), il numero uno del gruppo Giuseppe Bono si presenta, con il dg Fabio Gallia e il cfo Giuseppe Dado, nella conference call sui risultati e non nasconde la propria soddisfazione per il traguardo conseguito «in un periodo di incertezza senza precedenti». Che il colosso della cantieristica ha saputo fronteggiare facendo leva «sulla tenacia e la determinazione» (copyright dello stesso ceo).

«Sono molto orgoglioso dei risultati eccellenti raggiunti anche in un anno che ha risentito dell'impatto della pandemia e dell'aumento delle materie prime», esordisce davanti agli analisti. Nessun accenno, naturalmente, alla scadenza del suo mandato. Ma per lui parlano i conti appena approvati dal cda con «livelli record» per ricavi ed ebitda. E con un ebitda margin al 7,4% «superiore alla guidance dell'anno». Un chiaro viatico, quindi, a una possibile riconferma anche se sul tavolo, stando ai rumors che si rincorrono in queste ultime setti-

mane, ci sarebbero anche il mantenimento dell'attuale assetto, come pure l'ipotesi di un ticket con il top manager calabrese destinato alla presidenza, presumibilmente con qualche delega operativa «pesante», in affiancamento al dg Gallia alla guida di Fincantieri.

Ed è proprio quest'ultimo, in conference call, a rimarcare come «la crescita del fatturato e l'aumentata redditività pongano le condizioni per tornare alla distribuzione del dividendo». Per il dg, Fincantieri «può mantenere una profittabilità nel lungo periodo grazie al backlog diversificato e alla performance positiva dei singoli business», assumendo, chiarisce, «che non sia un ulteriore rilevante deterioramento della situazione geopolitica e sanitaria globale». Ma se anche le condizioni esterne dovessero peggiorare, Gallia è convinto che il gruppo abbia tutti gli anticorpi per reagire come ha fatto anche durante la pandemia e che l'ebitda margin resterà a livelli elevati «nonostante il potenziale aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime». Il gruppo, quindi, si è mostrato resiliente, potendo contare, spiega, nei conti appena licenziati, su un calo del debito, ma anche su una base clienti diversificata, su una presenza globale (operations) e sull'87% dei ricavi da clienti internazionali (e con l'80% della produzione in Italia).

E qui il riferimento è agli Usa e alla maxi commessa vinta da Fincantieri. «Inizieremo a produrre fregate militari per la Marina statunitense quest'anno», evidenzia il cfo Dado non prima di aver rimarcato che «nel lungo termine, all'interno del nostro comparto shipbuilding, crescerà la quota derivante dal militare».

RIPRODUZIONE RISERVATA



BONO: «STRATEGIA DI SUCCESSO». I NUMERI PESANO IN POSITIVO SULLA POSSIBILE RICONFERMA, ANCHE I SINDACATI IN PRESSING PER L'AD

Fincantieri, cresce il peso militare Stop all'operazione su Oto Melara

Gallia: «Tutto sospeso per il difficile scenario». In stand by anche l'operazione con Thyssenkrupp

Simone Gallotti / GENOVA

Il puzzle si sta componendo. E i numeri presentati ieri agli analisti, proprio come previsto, stanno rafforzando il tandem che guida da tempo Fincantieri. Così oggi la posizione di Giuseppe Bono e Giampiero Massolo è di grande forza nel circo del rinnovo delle nomine che il governo sta per far partire. E l'ipotesi di un altro triennio al timone adesso prende piede anche nelle stanze di Palazzo Chigi.

Certo rimane in piedi il piano B: Bono presidente con deleghe pesanti e il fidato Fabio Gallia nel ruolo di amministratore delegato. A quel punto per Massolo si spalancherebbero le porte della presidenza di Atlantia. Ma le condizioni sono mutate, rispetto a quando questo scenario era stato elaborato: il boom e i prezzi delle materie prime e la guerra in Ucraina hanno creato un clima di urgenza che richiede di correre, alme-

no così la pensa un pezzo del governo, meno rischi possibili nella conduzione di un business strategico per il Paese. Perché Fincantieri non costruisce solo navi da crociera, ma è uno dei player europei della difesa. Ecco perché lasciare in mani nuove e in questa situazione delicata, potrebbe rivelarsi un azzardo, o almeno così ragionano dalle parti di Palazzo Chigi dove nelle ultime ore si sarebbe discusso, anche solo accademicamente, di una proroga a tempo degli attuali vertici, ma poi l'ipotesi non pare praticabile. E sulle barricate, per dare maggiore forza alla conservazione del tandem (Bono guida da 20 anni il colosso della navalmeccanica) ci sono anche i sindacati. «Fincantieri ha registrato risultati record, merita la riconferma l'attuale management» spiega Antonio Apa, segretario generale della Uilm di Genova. Ma il pressing arriva anche dalla Cisl: «In un momento così difficile i risultati di bilancio sono un' autentica boc-

cata di ossigeno e di soddisfazione per il sindacato e i lavoratori», spiega la segreteria Fim Cisl della Liguria.

OTO MELARA E CROCIERE

Fincantieri ha intenzione di espandere la propria attività nel settore della difesa, ma per ora la campagna acquisti è interrotta. Giuseppe Dado, il direttore finanziario di Fincantieri, ha spiegato che la divisione navale del gruppo è destinata a crescere nel breve termine grazie al portafoglio ordini già assicurato.

A lungo termine l'attività che produce navi militari potrebbe salire di peso sino al 40% del business delle costruzioni navali, dall'attuale cifra del 31%. Rimane sospeso il capitolo Oto Melara: l'anno scorso Fincantieri aveva presentato un'offerta non vincolante per l'acquisto di Oto Melara e Wass da Leonardo. Allo stesso tempo il costruttore navale ha anche preso in considerazione l'acquisto dell'attività sottomarina di Thyssen-

krupp in collaborazione con la tedesca Rheinmetall, ma «Nello scenario attuale tutto è sospeso ha detto il direttore generale del gruppo, Fabio Gallia, rispondendo alle domande degli analisti.

Il futuro del gruppo comunque sembra virare sempre in positivo: se non ci saranno nuovi fattori geopolitici destabilizzanti, è previsto il pieno recupero del comparto crociera nel 2023 con numero di passeggeri superiore a cifre pre-pandemiche: 30 milioni. E anche questo elemento rientra nel gioco delle nomine. «I nostri investimenti stanno portando frutti, creando ulteriore efficienza produttiva e ottimizzazione dei costi. La nostra è stata una strategia di successo» ha detto Bono. Le valutazioni che dovrà fare Cdp (che controlla il 71% di Fincantieri) entro marzo per formulare la lista di consiglieri dalla quale estrapolare le cariche, difficilmente non potranno tenere in considerazione questi numeri. Poi sarà l'assemblea - tra 27 aprile e 20 maggio - a scegliere e formalizzare. —



Il cantiere di Fincantieri a Sestri Ponente

40%

Il peso del militare sull'intero segmento della costruzione navale. Oggi è al 31%

Per il management il ritorno alla normalità nel settore crociera arriverà nel 2023

22

I milioni di utile del bilancio di Fincantieri nel 2021, dopo la perdita del 2020. Il gruppo prevede di tornare al dividendo già nel 2022

Fincantieri

I sindacati: “Risultati ok, confermate Bono”

«In un periodo di incertezza senza precedenti, abbiamo reagito con grande determinazione e superato le sfide che hanno interessato il settore e, in particolare, i nostri clienti nel business delle crociere. Siamo riusciti a preservare i nostri ordini e l'operatività, salvaguardando la nostra forza lavoro». Ad affermarlo è l'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, nel corso della presentazione agli analisti dei risultati 2021.

«Sono state poste le basi per una crescita di lungo periodo – continua Bono – La nostra performance è robusta e il nostro business è sostenibile per creare valore a lungo termine per i nostri stakeholder. Questi sono elementi essenziali per mantenere la nostra leadership in settore e per essere competitivi



Giuseppe Bono
L'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono. Cisl e Uil chiedono la sua riconferma

nell'attuale scenario economico globale. Come evidenziato anche dal dg Fabio Gallia, Fincantieri, «assumendo che non via sia un ulteriore rilevante deterioramento della situazione geopolitica e sanitaria globale, può mantenere profittabilità nel lungo periodo grazie al backlog diversificato e alla performance positiva dei singoli business».

«Fincantieri ha registrato risultati record, merita la riconferma l'attuale management». Lo dichiara Antonio Apa, segretario generale Uilm Genova. «Ancora una volta Fincantieri va oltre l'onda lunga del Covid e dell'attuale instabilità dei mercati e dei prezzi delle materie prime dovuti alla crisi ucraina e infonde un messaggio di speranza e fiducia a tutto il comparto industriale italia-

no attraverso l'ennesimo bilancio positivo varato dall'ad Bono» prosegue Apa.

«In un momento così difficile come quello che stiamo attraversando, i risultati di bilancio del Gruppo Fincantieri sono un'autentica boccata di ossigeno e di soddisfazione per il sindacato e i lavoratori – spiega la segreteria Fim Cisl della Liguria – Crediamo che a seguito di questi risultati non si possano avere dubbi sulla riconferma del vertice aziendale. Il governo nelle prossime settimane dovrà ridiscutere le nomine per lo scadere del mandato, ma crediamo che in questo momento un cambiamento di rotta potrebbe rappresentare un passo falso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SI APRE LA PARTITA DELLE NOMINE

Fincantieri, i conti ok avvicinano il dividendo E il dossier Oto Melara passa in stand-by

■ «Dato l'attuale contesto, tutto è sospeso, in Italia e in Europa». Così il direttore generale di Fincantieri, Fabio Gallia, ha risposto, durante la conferenza call con gli analisti sui risultati 2021, ad una domanda sul consolidamento dell'industria navale e sui dossier Oto Melara e Thyssenkrupp Marine Systems. «Quando il processo di consolidamento riprenderà, ha concluso Gallia, «vogliamo trovarci in una posizione solida e competitiva».

Quanto ai conti Fincantieri ha chiuso il 2021 con un utile di 22 milioni e ricavi per 6,6 miliardi (+28,3%), bene anche i margini Ebitda. Si tratta di risultati superiori «alla guidance per quest'anno», ha notato l'ad Giuseppe Bono (*in foto*). Insomma, conti più che in ordine, con un carico di lavoro di 35,5 miliardi di euro e portafoglio con visibilità fino al 2029



nello shipbuilding. Bono (78 anni appena compiuti) lo confessa: «Sono molto orgoglioso» perché, «anche in un anno ancora condizionato dalla pandemia e dall'aumento dei prezzi delle materie prime, abbiamo ottenuto

un risultato eccellente». E Gallia sintetizza: «Crescono fatturato e redditività: ci sono condizioni per tornare al dividendo». E comunque, «in qualsiasi scenario, anche se incerto, la società può restare competitiva».

Ma ora per il big della cantieristica si apre la partita delle nomine, con il rinnovo del cda e dei vertici. Le valutazioni sono di competenza Cdp (cui fa capo il 71% di Fincantieri) che dovrà formulare la lista di consiglieri. La soluzione più accreditata è il ticket Bono presidente e Gallia ad. Ma l'attuale «timoniere» è presumibile conservi qualche delega operativa.





HOME CHI SIAMO CONTATTI

Cerca



Cm Corriere **marittimo**

HOME PAGE NEWS MEDIA ARCHIVI

Cruise & Ferries > Msc, aumento di capitale nel gruppo Moby



CRUISE & FERRIES 24 MAR, 2022

MSC, AUMENTO DI CAPITALE NEL GRUPPO MOBY

Spadoni

Share

Messenger

Tweet

Share

Whatsapp

Msc, aumento di capitale nel gruppo Moby

24 Mar, 2022

GINEVRA- "La famiglia Aponte e la famiglia Onorato, sono felici di

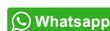


comunicare di aver raggiunto un'intesa finalizzata a un aumento di capitale in Moby S.p.a. da parte del gruppo MSC. Questo aumento di capitale è finalizzato a saldare Tirrenia in A.S. per consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby e nell'interesse dei suoi 6.000 lavoratori. Il gruppo MSC entrerà in MOBY con una partecipazione di minoranza".

Lo fa sapere in una nota il Gruppo MSC annunciando il proprio ingresso nel gruppo MOBY "con una partecipazione di minoranza" specifica la compagnia elvetica la cui partecipazione, secondo informazioni ufficiose, potrebbe aggirarsi inizialmente tra il 25-30%.

"Grande soddisfazione" - dichiarata da parte dei sindacati delle compagnie - "per la tutela dell'occupazione e del reddito per tutte le lavoratrici e lavoratori".

La scorsa settimana i lavoratori marittimi della compagnia Tirrenia CIN in una lettera rivolta al governo, ma anche all'opinione pubblica, avevano richiamato l'attenzione sulla situazione di "abbandono" di migliaia di lavoratori del gruppo Onorato. "La richiesta per una fidejussione proposta dei commissari straordinari di Tirrenia in A. S." - specificavano i lavoratori "è palesemente un atto politico, per non definire un accordo che consentirebbe all'azienda di trarre positivamente un percorso che permetterebbe il rilancio industriale, la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali e soprattutto la garanzia di un'infrastruttura importante per l'equilibrio concorrenziale per l'Italia e per l'Europa".



Post correlati

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

023 MARZO 2022

Napoli - Aggiudicata - nuovamente - a Grimaldi Lines la rotta Civitavecchia-Arbatax-Cagliari - con gara pubblica indetta dal Ministero delle [...]

MSC Crociere è Global Partner di Formula 1 per la stagione 2022

021 MARZO 2022

MSC Crociere è Cruise Global Partner ufficiale della Formula 1 per la prossima stagione 2022. Lo ha annunciato Formula 1 [...]

Grimaldi Lines alla fiera del turismo con le novità della stagione primavera - estate 2022

018 MARZO 2022

LA VACANZA FIRMATA GRIMALDI LINES -A BMT 2022 - Countdown per il nuovo collegamento marittimo Savona-Porto Torres, che verrà inaugurato [...]



Newsletter



Video

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

Si è verificato un errore.

Prova a guardare il video su www.youtube.com oppure attiva JavaScript se è disabilitato nel browser.

VADO LIGURE



Offerte di lavoro per Corsica Ferries

Corsica Ferries offre novecento posti di lavoro

Novecento marittimi a tempo determinato e altrettanti a tempo indeterminato saranno assunti da Corsica Ferries in vista della prossima stagione estiva. L'annuncio all'incontro del 18 marzo scorso che ha visto di fronte il management della compagnia e i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti. Presentati nuovi progetti di stage, piani di formazione, strategie, dati e politiche occupazionali che prevedono un aumento del 50% dei marittimi con contratto a tempo indeterminato. I sindacati confederali hanno verificato lo stato di salute di Corsica Sardinia Ferries e analizzato le prospettive, prendendo atto dei nuovi programmi aziendali, come l'attenta formazione del nuovo personale navigante e la riqualificazione dei marittimi già in forza alla compagnia. Apprezzato anche il progetto Nave Scuola di Corsica Sardinia, attraverso il quale si istruiscono aspiranti "naviganti" e nuove figure professionali che lavoreranno nel settore ristorante/hotel delle navi. Previsti corsi di cucina, corsi di sala, per camerieri, barman e maitre, accoglienza per hostess e cassieri, diretti da esperti di ospitalità del settore turistico- alberghiero. A chi termina i corsi con profitto la compagnia paga i corsi di formazione e l'iscrizione alla Gente di Mare. A.A.M. —



Accordo col sindacato, Corsica Ferries stabilizza circa 300 marittimi

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Navi

Accordo col sindacato, Corsica Ferries stabilizza circa 300 marittimi

Ampliato il Turno Particolare dei marittimi della compagnia: i 900 impiegati a tempo indeterminato (300 su base stagionale) raddoppieranno nei picchi

Stampa

Soddisfazione è stata espressa da entrambe le parti a valle dell'accordo raggiunto fra Forship/Corsica Ferries e le organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti a valle, spiega il verbale, della "verifica dell'andamento della situazione e dell'analisi sulle prospettive future dell'azienda".

L'intesa, sviluppatasi intorno ai programmi aziendali per la fidelizzazione del personale, ha portato a una ristrutturazione del Turno Particolare, all'interno del quale sarà costituito e integrato un gruppo di 300 stagionali, diviso per varie categorie, inquadrati in un "turno a ridotto impegno lavorativo (Ril), impegnato nei picchi di attività (estate, festività natalizie/invernali, pasquali, ponti, etc.) con un "impiego previsto di circa 140/150 giornate di lavoro l'anno (circa 5 mesi di imbarco/anno).

In parallelo, in ragione della vendita di Sardinia Regina e dell'ingresso in flotta di Mega Regina, i marittimi del Turno particolare a impiego pieno (240/250 giorni/anno, 8 mesi di imbarco/anno) saranno aumentati a 600. In sostanza si avrà un unico Turno Particolare da 900 persone, suddivise (600+300) fra impiego pieno e di picco, riservato a chi abbia almeno 24 mesi di navigazione effettiva con Corsica Ferries. Aumentati inoltre i premi di alta stagione.

"Nel corso dell'incontro sono stati presentati nuovi progetti di stage, piani di formazione, strategie, dati e politiche occupazionali, che prevedono un aumento del 50% dei Marittimi con contratto a tempo indeterminato. In vista della prossima stagione estiva, la Compagnia impiegherà oltre 900 Marittimi a tempo indeterminato ed arruolerà ulteriori 900 Marittimi a tempo determinato, in considerazione del carattere stagionale dell'attività. Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno verificato lo stato di salute della Compagnia e analizzato le prospettive, prendendo atto dei nuovi programmi aziendali, come l'attenta formazione del nuovo Personale navigante e la riqualificazione dei Lavoratori Marittimi, in forza presso la Compagnia" ha commentato una nota di Corsica Ferries.

A.M.

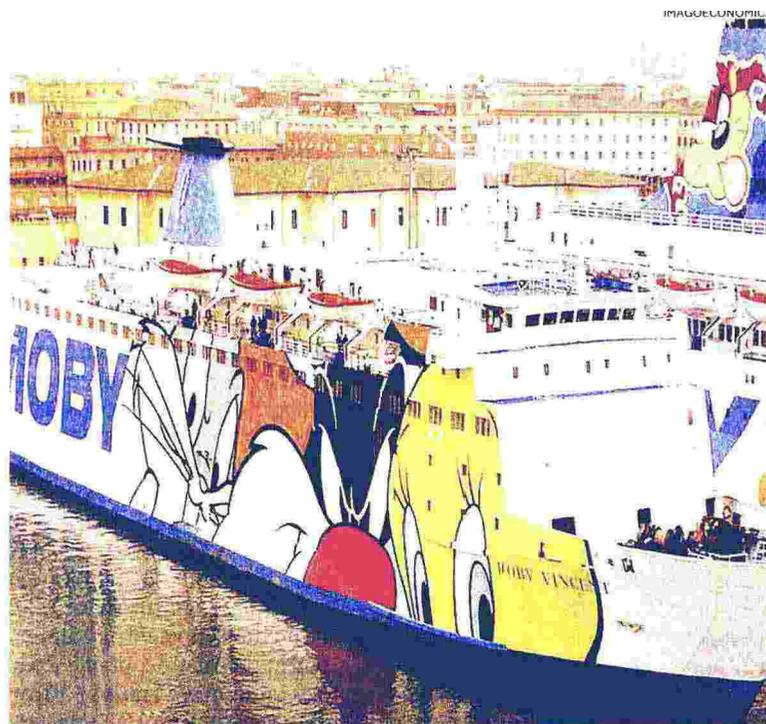
Iscriviti alla newsletter

Iscriviti

Dichiaro di aver letto e compreso l'informativa sulla privacy e di dare il mio consenso alla ricezione di promozioni commerciali ed informative. Vedi POLITICA SULLA PRIVACY.

Attenzione: errori di compilazione





NAVI

Moby, ok all'aumento di capitale Msc entra con una minoranza

Operazione finanziaria in alto mare. La società navale Msc entra nel capitale di Moby. Come indicato in una nota, diramata ieri, «la famiglia Aponte e la famiglia Onorato sono felici di comunicare di aver raggiunto un'intesa finalizzata ad un aumento di capitale in Moby da parte del gruppo Msc». L'annuncio è arrivato ieri sera.

«Quest'aumento di capitale - continua il comunicato stampa - è finalizzato a saldare Tirrenia in amministrazione straordinaria e consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby, nell'interesse dei suoi 6.000 lavoratori». L'operazione ha queste caratteristiche: il gruppo Msc entrerà in Moby con una partecipazione di minoranza.



L'ECONOMIA

Traghetti, è svolta Msc salda i debiti di Moby e Tirrenia

Simone Gallotti

Il gruppo Msc salva Moby e Tirrenia entrando con una quota di minoranza nella società dell'armatore Onorato, che dice: «Sono contento per i nostri 6 mila marittimi». L'ARTICOLO/PAGINA 17

IL PATTO TRA I DUE ARMATORI CAMBIA GLI EQUILIBRI DELLE ROTTE MERCI E PASSEGGERI

Aponte salva Moby e Tirrenia Msc entra nel gruppo di Onorato

Il colosso di Ginevra salda i debiti dell'ex compagnia dei traghetti di Stato: «Risanamento immediato»

Simone Gallotti / GENOVA

Msc salva Moby e Tirrenia entrando nel gruppo con una quota di minoranza. L'annuncio che scuote lo shipping arriva inatteso, con una modalità simile alla strategia silenziosa e dirompente adottata da Gianluigi Aponte sul dossier per l'acquisizione dell'ex Alitalia. E il comandante di Ginevra sembra volersi specializzare nel salvataggio delle ex aziende dei trasporti di Stato.

L'operazione su Moby è più diretta rispetto a quella con gli aerei. La compagnia fa parte del gruppo Onorato ed è in guerra con i creditori da tempo. Il fronte con i commissari di Tirrenia in A.S., la bad company rimasta in mani pubbliche a cui Onorato doveva pagare 180 milioni, rischiava di compromettere l'esistenza stessa dell'azienda. Perché il tribunale di Milano

aveva fissato al 31 marzo il termine per un accordo tra i commissari e Vincenzo Onorato, l'armatore che insieme ai figli guida da tempo Tirrenia e Moby. Mentre il clima sembrava virare verso la burrasca, con la compagnia pronta a versare 144 milioni e i vertici di Tirrenia in A.S. che non parevano orientati ad accettare la proposta, la clessidra scorreva impietosa e il tempo per mettere in sicurezza il gruppo rischiava di scadere. Ma ieri è arrivato il cavaliere bianco che ha salvato la balena blu.

«La famiglia Aponte e la famiglia Onorato sono felici di comunicare di aver raggiunto un'intesa finalizzata ad un aumento di capitale in Moby S.p.a. da parte del gruppo Msc. Quest'aumento di capitale è finalizzato a saldare Tirrenia in A.S. per consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby e nell'interesse dei suoi 6.000 lavoratori»

spiega una brevissima nota. Poco più loquace Vincenzo Onorato, contattato dal *Secolo XIX*: «Contento? Sono contentissimo. È stato un accordo tra due famiglie di armatori e soprattutto per i miei marittimi, non solo per me». In ballo c'era infatti il destino delle seimila famiglie dei marittimi delle due compagnie. Poco dopo risuona il telefono. «Sono Onorato. Voglio aggiungere una cosa: voglio dire grazie di cuore alla famiglia Aponte. Voglio ringraziarli per quello che hanno fatto».

Il gruppo Msc potrebbe entrare in società almeno inizialmente con una quota vicina 25%, ma il peso strategico sarebbe decisamente superiore a quello del conteggio delle azioni. Oltre ai soldi per chiudere la partita con i creditori, Msc probabilmente metterà a disposizione il proprio management e opererà sinergie sulle rotte. Il settore dei

traghetti, soprattutto quelli merci, è in rapida crescita. Il gruppo di Aponte controlla già Gnv ed è ipotizzabile che la decisione di non salire oltre una quota di minoranza, permetterà al gruppo di Ginevra di non incorrere in eventuali ricorsi che i concorrenti potrebbero proporre all'Antitrust. Ma forse il mercato oggi è diverso e i player del settore sono di dimensioni tali (si pensi a Grimaldi) da potersi bilanciare senza che uno prevalga sull'altro.

Il dato innegabile è che Aponte con questa mossa sminuisce il terreno al governo che rischiava di doversi trovare un grosso problema sociale con 6 mila marittimi senza un lavoro (quasi tutti al Sud) e un asset strategico come quello dei trasporti marittimi sostanzialmente impoverito. Il primo armatore al mondo ha oggi una liquidità valutata in alcune decine di miliardi, sostenuta dall'utile portato dal trasporto container. —



VINCENZO ONORATO
ARMATORE
MOBY E TIRRENIA

«Sono contentissimo
È un patto tra due
gruppi storici di
armatori. Lo abbiamo
fatto soprattutto per
i 6 mila marittimi»

«Desidero
ringraziare
di cuore
tutta la famiglia
Aponte per quello
che sta facendo»



Gianluigi Aponte



Un traghetto Tirrenia e uno Moby, i marchi di Onorato, in porto a Genova



Salvataggi

di Fabio Savelli

Aumento Moby, Msc a bordo Entra come socio di minoranza

Accordo tra Aponte e Onorato: risanamento nell'interesse dei 6 mila lavoratori

ROMA Un supporto (provvidenziale) che arriva a pochi giorni dal 31 marzo. Una scadenza delicatissima per la sopravvivenza di Moby, la compagnia di navigazione finita in un doppio concordato preventivo incardinato al tribunale di Milano. Giovedì prossimo sarebbe stato il termine entro il quale era necessario trovare un accordo con i creditori esposti con la compagnia riconducibile alla famiglia Onorato. Tra i quali figura anche lo Stato, tramite la procedura commissariale della vecchia Tirrenia finita in amministrazione straordinaria diversi anni fa e poi fusa per

incorporazione nella stessa Moby con una procedura non conforme alle regole che ha dato luogo ad un debito pendente di 180 milioni. Il salvataggio avviene ora sotto forma di aumento di capitale da parte della rivale Msc, il gruppo crocieristico (e leader mondiale nel traffico merci) controllato dalla famiglia Aponte. Entra come socia, salvandola con una partecipazione di minoranza di cui però al momento non è chiara la percentuale. Un leader mondiale nel trasporto delle merci, con una forte presenza nelle crociere e nei traghetti con Grandi Navi Veloci.

Sembra che l'accordo sia stato trovato tra le due famiglie. Una nota spiega che «l'aumento è finalizzato a saldare Tirrenia per consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby e nell'interesse dei suoi 6.000 lavoratori».

Fonti rivelano che era stato costruito in queste ultime settimane uno schema che prevedeva un rientro del debito Tirrenia all'80% con uno stralcio del restante 20%, ma c'erano i dubbi sulle garanzie messe a rimborso dell'importo tanto che i commissari nominati dal ministero dello Sviluppo erano scettici sulla capacità di Moby di onorare le

pendenze pregresse e si era anche ipotizzata la vendita della stessa Tirrenia. C'erano delle ipoteche su alcune navi il cui valore però era destinato a deprezzarsi. Il debito complessivo della compagnia è di 640 milioni, tra cui figurano esposti un po' tutti gli istituti (in testa Unicredit e Bpm). Gli obbligazionisti riuniti in un comitato invece detengono un bond da 300 milioni. Qualche giorno fa i lavoratori avevano manifestato davanti al Mise chiedendo di essere ascoltati, ieri l'annuncio delle due famiglie per il salvataggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una nave Moby Lines dell'armatore Vincenzo Onorato





Asse Aponte-Onorato Msc rileva il 25% e salva Tirrenia e Moby

Msc salva Tirrenia e Moby, le due compagnie del gruppo Onorato. La famiglia Aponte ha annunciato di essersi fatta carico del debito nei confronti di Tirrenia in amministrazione straordinaria (che vale circa 180 milioni di euro) attraverso un aumento di capitale nello stesso gruppo Moby spa. Grazie a questa operazione, Msc si

aggiudicherà una quota di Moby Spa, consolidando la propria presenza in un settore strategico e redditizio dei traghetti merci e passeggeri nel Mar Mediterraneo. «La famiglia Aponte e la famiglia Onorato sono felici di comunicare di aver raggiunto un'intesa...per consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby e nell'intere-

resse dei suoi seimila lavoratori», si legge in una nota diffusa ieri. Il gruppo Msc, che sta tentando anche di rilevare la maggioranza dell'ex Alitalia insieme a Lufthansa, entrerà in Moby con una partecipazione di minoranza, al momento non quantificata, probabilmente vicina al 25%. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ACCORDO APONTE-ONORATO

Msc sale a bordo di Moby Avrà una quota di minoranza

L'aumento consentirà anche il rilancio Tirrenia

■ Accordo in extremis per il salvataggio del gruppo Moby. La famiglia Aponte, titolare del gruppo Msc, e la famiglia Onorato (a cui fanno capo Moby, Cin/Tirrenia e Toremar) hanno raggiunto un'intesa: Msc sottoscriverà un aumento di capitale di Moby, diventandone azionista di minoranza.

L'iniezione di liquidità consentirà alla holding che fa capo a Vincenzo Onorato (in foto) di saldare Tirrenia in amministrazione straordinaria. Si tratta di un importo che oscilla tra i 180 milioni e i 159 milioni di euro, valore di stima delle navi dell'ex compagnia statale. L'aumento di capitale, spiega una nota, consentirà l'immediato risanamento del gruppo Moby garantendo i circa 6.000 posti di lavoro. Il

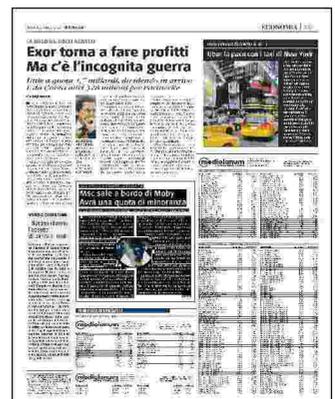


gruppo Msc di Gianluigi Aponte era stato al fianco di Onorato nella privatizzazione di Tirrenia, ma successivamente l'armatore napoletano aveva liquidato i due soci (oltre ad Aponte anche Grimaldi) riacquistando le loro quote per

100 milioni di euro con il supporto di Unicredit. Il gruppo Moby è finito in default nel 2020 dopo non aver pagato né la cedola su un bond da 300 milioni di euro, con scadenza 2023, né gli interessi dovuti su una linea di credito «revolving» da 260 milioni.

Aponte tramite Msc nei mesi scorsi ha presentato un'offerta congiunta con Lufthansa per l'acquisto di Ita. Ora si rinnova la partnership con Onorato già alleato sull'intermodalità per gli autotrasporti.

GDeF



AL GRUPPO APONTE QUOTA DI MINORANZA

Salvagente di Msc
 al gruppo Moby

■ A PAGINA 5

SALVAGENTE PER L'ARMATORE NAPOLETANO

**Aumento di capitale per Moby
 Msc entra nel gruppo di Onorato**

► SASSARI

In ballo c'era il futuro di 6mila dipendenti che, da ieri sera, potranno dormire sonni più tranquilli. Il motivo è sintetizzato in una nota diffusa ieri: «La famiglia Aponte e la famiglia Onorato sono felici di comunicare di aver raggiunto un'intesa finalizzata ad un aumento di capitale in Moby S.p.a. da parte del gruppo Msc. Quest'aumento di capitale è finalizzato a saldare Tirrenia in A.S. per consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby e nell'interesse dei suoi 6mila

lavoratori. Il gruppo Msc entrerà in Moby con una partecipazione di minoranza». L'accordo tra la famiglia Aponte e la famiglia Onorato non è stato quantificato, difficile capire a quanto possa corrispondere la partecipazione di minoranza annunciata nel comunicato ma è chiaramente l'immissione di liquidità nelle casse societarie lo spartiacque della vicenda, perché la governance di Moby resterà saldamente in pugno alla famiglia Onorato. Oltre l'universo finanziario, l'accordo tra Aponte e Onorato non ha stupito nessuno,

il "comandante" Gianluigi Aponte, proprietario di Msc Crociere e di un patrimonio che supera i dieci miliardi di dollari, e Vincenzo Onorato sono amici di vecchia data, spesso molto vicini durante le riunioni di Assarmatori, l'associazione di categoria nata nel 2018 con l'obiettivo, nemmeno troppo mascherato, di entrare in contrasto con Confitarma, l'associazione dell'industria della navigazione che aderisce a Confindustria. Amicizia a parte, nell'ingresso di Msc Crociere nel gruppo Moby c'è un aspetto che potrebbe essere

d'intralcio: Msc (Mediterranean shipping company) è proprietaria di Gnv (Grandi navi veloci), fondata da Aldo Grimaldi, che però è anche concorrente diretta dello stesso Onorato sulle rotte del Mediterraneo. Gianluigi Aponte, infine, aveva fatto notizia quando appena qualche mese fa aveva iniziato a circolare con insistenza la voce che lo voleva impegnato, insieme alla tedesca a Lufthansa, a studiare un piano di acquisto di Ita Airways, la compagnia aerea nata dalla ceneri di Alitalia che appena due giorni fa si è proposta per coprire le rotte in regime di continuità territoriale da e per l'isola. L'acquisto non si è concretizzato ma Aponte e Onorato hanno comunque trovato il modo di ragionare sulle rotte a prezzo calmierato, anche se per adesso sono solo quelle marittime. (c.z.)



Una nave Moby al porto di Olbia



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

Ho capito

Chiudi

Mostra maggiori informazioni



ARMATORI

24/03/2022

CONTENUTO SPONSORIZZATO

Costa Crociere partner di Carta Giovani Nazionale

Per rafforzare il suo impegno a favore delle giovani generazioni, la compagnia italiana ha aderito allo strumento governativo proponendo il 10 per cento di sconto su tutti i suoi itinerari



In occasione dell'evento di lancio dell'Anno Europeo dei Giovani, Costa Crociere conferma il suo impegno a favore delle giovani generazioni. La compagnia italiana è, infatti, partner ufficiale della nuova Carta Giovani Nazionale, lo strumento digitale per le ragazze e i ragazzi tra i 18 e i 35 anni promosso dal dipartimento Politiche Giovanili della presidenza del Consiglio dei ministri.

La carta, che ad oggi registra oltre un milione di download, consente di accedere ad una serie di sconti e agevolazioni su prodotti e servizi dedicati ai giovani in ogni ambito della vita quotidiana: casa, energia, viaggi, tempo libero, sport, cultura, consumi intelligenti mobilità sostenibile, formazione, cultura, opportunità professionali.

Tra le proposte disponibili c'è appunto anche quella di Costa, che offre la possibilità di scoprire ben 179 destinazioni nel mondo con le sue crociere, potendo usufruire di una promozione speciale con il 10 per cento di sconto. In particolare, nell'estate 2022 tutta la flotta

Abbonati ai nostri
Servizi Online

Bollettino Avvisatore Marittimo
Arrivi e partenze porto di Napoli

 **BOLLETTINO**
Avvisatore Marittimo
EDIZIONE SPECIALE 2021




**INSIEME,
VERSO NUOVE
DESTINAZIONI**

**Ports of Trieste
and Monfalcone**

Come and meet us at
Fruit Logistica in Berlin

Costa tornerà nuovamente operativa, con navi all'avanguardia anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale, come le gemelle Costa Smeralda e Costa Toscana, alimentate a gas naturale liquefatto, la tecnologia attualmente più avanzata nel settore marittimo per abbattere le emissioni. Nell'estate 2022 proprio Costa Smeralda e Costa Toscana, insieme a Costa Firenze, offriranno crociere di una settimana nel Mediterraneo occidentale, visitando destinazioni come Ibiza, Palma di Maiorca, Barcellona e Marsiglia, mentre Costa Venezia proporrà un nuovo itinerario in Turchia e Grecia, con partenza da Istanbul. Costa Pacifica, Costa Deliziosa e Costa Luminosa saranno impegnate nel Mediterraneo orientale, con crociere di una settimana in Grecia e Croazia. Ben quattro navi, Costa Fortuna, Costa Favolosa, Costa Fascinosa e Costa Diadema, saranno disponibili in Nord Europa, per visitare le capitali del Baltico, i fiordi norvegesi, Capo Nord e l'Islanda.

«Abbiamo aderito con entusiasmo a Carta Giovani Nazionale. Questa iniziativa riflette in pieno i valori di Costa Crociere, espressi anche dal nostro Manifesto per un turismo di valore, sostenibile e inclusivo, che comprende un punto specifico dedicato proprio alle giovani generazioni», spiega Rossella Carrara, Vice President Corporate Relations & Sustainability di Costa Crociere. «Siamo lieti di poter offrire ai giovani la possibilità di accedere a una promozione speciale per le nostre crociere, che abbiamo recentemente arricchito con una serie di esperienze per scoprire in modo ancora più autentico le destinazioni».

Carta Giovani Nazionale è una carta digitale scaricabile attraverso l'App IO, disponibile gratuitamente, sia per iOS che per Android, su Apple Store e Google Play, e per la quale sono necessarie l'identità digitale Spid o la Carta d'identità elettronica. Accedendo alla sezione "Portafoglio" dell'app o entrando nel dettaglio della Carta sarà possibile visualizzare le opportunità offerte da Costa Crociere e dagli altri partner che aderiscono all'iniziativa, insieme alle istruzioni per usufruirne.

Condividi   

TAG: [COSTA CROCIERE](#)

Articoli correlati



Ucraina, una nave della compagnia Vulcania ancora bloccata a



Cosco ordina portacontainer elettriche per servizio fluviale



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



La pandemia ha già costretto a fermare l'operatività delle grandi banchine asiatiche

Maxi ingorgo di navi nei porti cinesi Ora l'Europa teme il colpo di frusta

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Ai terminal in Europa e Nord America è stato annunciato che si dovranno preparare a un altro colpo di frusta dovuto al ritardo dei container dalla Cina meridionale.

La piattaforma digitale del colosso della logistica Kuehne+Nagel ha sviluppato quello una sorta di indicatore che consente un'accurata analisi dell'interruzione della catena logistica. È da quei numeri che si calcola il tempo di attesa in base alla capacità della portaccontainer. E in Cina questi indici stanno di nuovo salendo a causa della pandemia Covid, causando l'en-

simo ingorgo.

Hong Kong e Shenzhen, dove i casi di Covid hanno ostacolato la produttività dei porti per tutto marzo e le attese per la merce sono triplicate. Ma la catena logistica prevede che quei disagi patiti in Asia adesso si riverseranno in Europa, dove il caos nei porti è previsto per le prossime settimane. «Ci sarà un effetto sui tempi di consegna e sull'inventario» ha spiegato il colosso della logistica K-N.

Altri analisti di settore invitano «gli spedizionieri a rimanere concentrati sulla resilienza e sulla flessibilità delle catene di approvvigionamento».

La coda di navi fuori dalle banchine di Hong Kong e Shenzhen è la più lunga degli ultimi cinque mesi con



Le navi entrano a Shenzhen con il contagocce

174 navi ancorate o in attesa dell'imbarco al largo della Cina meridionale. Numerose portacontainer sono in rada anche al largo di Shanghai.

Shenzhen ha appena terminato un blocco di sette giorni, mentre il numero di lagante di casi di Covid a

sud di Hong Kong ha avuto un grave impatto sul numero di camionisti.

I dati indicano una diminuzione dell'84% nel volume delle operazioni di navi portacontainer nel porto di Yantian, il più grande terminal di Shenzhen, passate da 50.163 teu il 15 marzo, a

6.328 teu il 18 marzo e nessuna il 20 marzo.

Shekou, la struttura occidentale di Shenzhen, è passata da una media giornaliera di 20 scali portuali, mantenuta costantemente da novembre 2021, a una media di 12 dopo l'annuncio del blocco dell'operatività portuale.

Le società di consulenza che si occupano di monitorare gli scali internazionali come Sea-Intelligence, avvertono che qualsiasi chiusura seguita dalla riapertura di Shenzhen, mega porto cinese tra i primi nel mondo, creerà un effetto ondata in grado di disgregare la catena logistica che a fatica si stava rimettendo in piedi negli Stati Uniti. La maggior parte delle stazioni per il trasporto di container a Shenzhen non sono operative, o lavorano in modo molto limitato, a causa della mancanza di personale. E le compagnie invitano in questo momento difficile per la Cina meridionale a cercare soluzioni fai da te per spedire la merce: non si trovano nemmeno i camionisti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Il quotidiano online del trasporto marittimo

SPEDIZIONI

In calo del 3% i noli container Shanghai – Genova

In forte diminuzione anche le tariffe delle spedizioni dalla Cina verso il Nord Europa (-8%)

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 24 MARZO 2022



ISCRIVITI



Le previsioni di diversi osservatori, secondo le quali la guerra in Ucraina susciterà un probabile un rialzo dei noli delle spedizioni marittime via container tra Asia ed Europa, finora non si sono avverate. Accelerando una debole tendenza in corso da alcune settimane, la loro quotazione sta ora attraversando una diminuzione più marcata, in linea con il trend globale. Secondo le ultime rilevazioni di Drewry, nel dettaglio, le tariffe per l'invio di container da 40' da Shanghai verso Genova sono calate negli ultimi 7 giorni del 3%, attestandosi ora su una media di 12.201 dollari. Più forte ancora il calo dei trasporti in direzione del Nord Europa: il costo per l'invio di un box da Shanghai a Rotterdam è infatti ora pari a 11.192 dollari, l'8% in meno rispetto alla settimana precedente. Una flessione, di minor intensità, si riscontra inoltre sulle tratte Shanghai – Los Angeles (-2%, 9.926 dollari) e Rotterdam – Shanghai (-2%, 1.490 dollari), mentre risultano stabili le Los Angeles – Shanghai, Shanghai – New York, New York – Rotterdam e in aumento invece i costi delle spedizioni da Rotterdam verso Shanghai (+5%, 6.793 dollari).

Nel complesso questi diversi andamenti si sono tradotti in un calo dell'indice composito elaborato dalla società di analisi, che ora rimanda un -4% con valori medi pari a 8.470 dollari.

Nei giorni scorsi diversi osservatori – quali [Container xChange](#) o [l'agenzia Unctad delle Nazioni Unite](#) – come accennato sopra hanno detto di aspettarsi un rialzo dei noli del trasporto via mare di container come effetto della guerra, in particolare come conseguenza del riversarsi sul trasporto via mare di traffici che in precedenza viaggiavano via terra e via aria, così come per via di un atteso rincaro del bunker navale. Al momento queste previsioni non trovano riscontro nelle rilevazioni degli analisti ma naturalmente non è detto che così sarà anche nelle prossime settimane.

F.M.

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

MARKET REPORT

[Stop alle spedizioni da oltre 300 euro dall'Italia verso la Russia](#)

[Quante \(poche\) imposte hanno versato nel 2021 i liner grazie alle rispettive Tonnage Tax](#)

[Come sono cambiate in 12 mesi le scelte di import/export marittime delle industrie del Nord Italia](#)

[Traffico ro-ro salito a quota 6,3 milioni \(+23%\) nel 2021 in Italia](#)

[SHIPPING ITALY: +47,4% di lettori e +48,5% di pagine visualizzate nei primi due mesi del 2022](#)

L'ATTACCO ALL'UCRAINA

Biden e la Ue: più armi a Kiev

Annunciate nuove sanzioni contro Mosca. L'Onu: stop al conflitto, la Cina si astiene. Draghi: il gas non si paga in rubli

Patto tra gli Stati Uniti e l'Unione europea per dare più armi all'Ucraina. Il presidente americano Joe Biden annuncia anche nuove sanzioni contro la Russia. L'Assemblea generale dell'Onu vota per lo stop al conflitto, ma la Cina si astiene. Emergenza energetica, il premier Mario Draghi: il gas non si paga con i rubli.

da pagina 2 a pagina 17

**L. Cremonesi, Fasano
Nicastro, Sarcina, Serafini**



Una nave da sbarco russa in fiamme nel porto di Berdyansk, nel Sud-Est dell'Ucraina, sul mare di Azov. A colpirla la Marina Militare di Kiev

Usa e Ue: nuove sanzioni Attacchi chimici, altolà Nato

DALLA NOSTRA CORRISPONDENTE

BRUXELLES Dimostrare compattezza tra gli alleati della Nato, nel G7 e tra i Paesi Ue, che si concretizzerà oggi nell'annuncio del presidente degli Stati Uniti Joe Biden con la presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen, di un accordo per fornire più gas naturale liquefatto all'Unione per ridurre la dipendenza da Mosca: si tratterebbe di 15 miliardi di metri cubi di gas aggiuntivi per il 2022. Gli Usa si impegnano anche ad aumentare la produzione per aiutare l'approvvigionamento dell'Ue nel medio termine.

Sanzioni

È il presidente Biden a chiarire il senso del suo viaggio in Europa e della sua partecipazione di persona ai tre vertici, che ha creato una certa aspettativa (è la prima volta che un leader di un Paese terzo interviene alla discussione del Consiglio europeo). «Il mantenimento delle sanzioni sta aumentando il dolore. Il motivo per cui ho chiesto questo vertice della Nato — ha detto

al termine dell'incontro — è di essere sicuro che un mese dopo sosteniamo ciò che stiamo facendo, non solo il mese prossimo, quello dopo, ma per il resto dell'intero anno». «Questo è ciò che lo fermerà», ha aggiunto riferendosi al presidente russo Putin. Il G7 ha stabilito che ulteriori sanzioni sono possibili se sarà considerato necessario, ma Casa Bianca e Commissione Ue sono già al lavoro sul quinto pacchetto. Inoltre ieri sera in una dichiarazione congiunta Biden e von der Leyen hanno annunciato l'istituzione di una «task force» per affrontare insieme le esigenze immediate di sicurezza energetica dell'Ue e accelerare la transizione verso l'energia pulita. Hanno anche ribadito l'impegno a monitorare che le misure già decise non siano aggirate da Mosca. Le sanzioni su petrolio e gas per ora non saranno prese in considerazione dai Paesi Ue: Germania, Austria, Ungheria, Bulgaria, Repubblica Ceca e Slovacchia si opporrebbero. Il cancelliere tedesco Scholz ha spiegato che uno stop immediato provocherebbe una recessione in

Ue. Gli idrocarburi rappresentano il 30% dello scambio commerciale tra Ue e Russia. L'intenzione è intervenire sull'altro 70%. Intanto Londra ha allargato la «black list» a 65 nuovi individui e società russe, tra cui Gazprombank, e gli Usa ad altri 400 tra membri della Duma e oligarchi. Anche l'Ue sta valutando nuove personalità ed entità, oltre alla chiusura dei porti.

Aiuti militari

Al vertice Nato i leader hanno deciso il rafforzamento dell'Alleanza a Est. «Noi non provochiamo un attacco, ma lo preveniamo», ha ribadito il segretario generale Jens Stoltenberg. E ha confermato il sostegno militare e umanitario all'Ucraina. L'appello del presidente ucraino Zelensky, collegato in videoconferenza a tutti i vertici, non è stato però accolto in toto. Aveva chiesto una fornitura di armi offensive «illimitate», tra cui tank e jet. Gli alleati forniranno più sistemi anti-carro, anti-missili e droni. Sull'ipotesi di uso di armi chimiche da parte della Russia: «Noi risponderemo se lui le userà — ha risposto Biden

riferendosi a Putin — la natura della risposta dipenderà dalla natura dell'uso». Ma ha anche precisato che «con la Nato non abbiamo ancora preso una decisione». L'Alleanza fornirà attrezzature per aiutare l'Ucraina a proteggersi dalle minacce biologiche, chimiche, radiologiche e nucleari. Gli Stati Uniti forniranno armi per 2 miliardi di dollari e hanno stanziato un miliardo di dollari di aiuti umanitari cui si aggiungono 550 milioni di euro dell'Ue. Biden ha anche annunciato che gli Stati Uniti accoglieranno 100 mila rifugiati ucraini.

G20 e Onu

Gli alleati lavorano per isolare Mosca. Per Biden la Russia dovrebbe essere rimossa dal G20 e ha chiesto che possa parteciparvi Kiev. Intanto ieri l'Assemblea generale dell'Onu ha approvato a larghissima maggioranza la risoluzione promossa dagli occidentali per l'immediata cessazione delle ostilità da parte della Russia. La Cina si è astenuta anche questa volta.

Francesca Basso

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo piano La guerra in Europa

Si rafforza il fianco Est, a Kiev più sistemi anti-missile e droni
Washington offre il «ponte transatlantico del gas» e vuole
Mosca fuori dal G20. L'Assemblea generale Onu: stop alla guerra



L'incontro può segnare una svolta per gli equilibri del vecchio continente. Si discute sull'«ambiguità costruttiva» (flessibilità sul non intervento). Ovunque gli Stati investiranno nel riarmo

SUMMIT

Il piano

La Nato rafforzerà l'assistenza militare dell'Ucraina con armi anti carro, difese anti missile e droni oltre all'invio di materiale di protezione in caso di attacchi chimici, nucleari e biologici

Paesi Nato
Basi russe in grado di lanciare armi atomiche

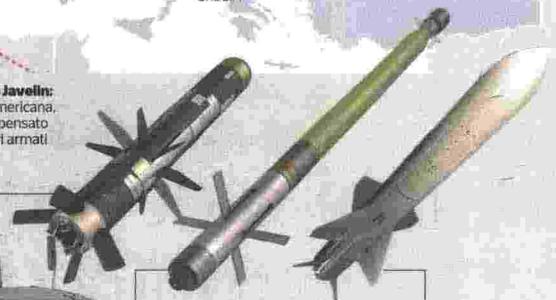


Drone switchblade: un drone kamikaze di produzione Usa, pesa sui 3 kg, trasportabile in uno zaino e composto da un tubo lanciatore dal quale «esce» il drone esplosivo. Il loro invio in Ucraina è al vaglio degli alleati. Finora l'esercito ucraino è riuscito a contrastare l'avanzata dei russi anche grazie ai Bayraktar turchi

Sistemi di difesa aerea: batterie a lungo raggio SA 8 (nella foto) e S300 di fabbricazione sovietica e russa: gli ucraini li sanno usare, permetterebbero a Kiev di imporre una no-fly zone di fatto per i russi



Missile anti carro Javelin: di fabbricazione americana, a guida infrarossi, pensato per eliminare i carri armati nemici



Missili anti nave: gli Usa stanno consultando gli alleati per l'invio di armi che consentano di respingere gli attacchi dell'artiglieria navale russa

Missile anti aereo Stinger: può colpire elicotteri e aerei che volano a bassa quota

Corriere della Sera



Draghi vede Biden e Erdogan «Gas in rubli? Contratti violati»

di **Marco Galluzzo**

ROMA Mario Draghi arriva a metà pomeriggio nel palazzo che ospita un Consiglio europeo straordinario per la partecipazione del presidente degli Stati Uniti. Ha appena partecipato al G7 e al vertice Nato. Si ferma prima con i cronisti italiani, quindi con i giornalisti stranieri e per la seconda volta in pochi minuti ripete quello che appare un messaggio che tutta la comunità internazionale sta mandando in queste ore a Pechino: «Alle autorità cinesi io voglio dire questo, la Cina è un grande Paese, può essere cruciale in un percorso che porti alla pace, ha un peso diplomatico non indifferente, noi stiamo tutti aspettando che lo usi».

Quel «noi» è riferito a tutti i membri della Nato, a tutti gli Stati dell'Unione Europea. Nello stesso momento anche il presidente francese Macron fa un appello simile. Dell'atteggiamento della Cina, che si è appena astenuta a New York nell'ultima risoluzione che isola Mosca sia sul conflitto che sulla crisi dei profughi, si è discusso a lungo fra i capi di Stato e di governo presenti a Bruxelles: «E non c'è stata nessuna condanna della Cina», aggiunge il presidente del Consiglio.

C'è un altro messaggio che appare concordato a livello europeo, nel parla anche il Cancelliere Scholz, la richiesta di pagamento in rubli delle forniture del gas verso l'Unione Europea è al momento sotto esame delle compagnie di energia di entrambi i fronti ma difficilmente verrà osservata. Ancora una volta Draghi usa il plurale: «Noi la consideriamo una violazione dei contratti esistenti, è bene capirlo, i contratti sono considerati violati se questa clausola viene applicata dalla Russia».

Ovviamente, anche con Biden, «con il quale ho parlato brevemente, anche per quello che l'Italia può fare», si è di-

scusso di un ulteriore gruppo di sanzioni. L'ipotesi è nel comunicato finale del G7, si dice pronta anche la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, mentre Draghi rimarca l'efficacia di quelle esistenti: «Tanto dobbiamo essere fermi e proattivi con le sanzioni, tanto dobbiamo cercare assolutamente, disperatamente la pace. Sia il summit della Nato sia quello del G7 hanno mostrato una unità straordinaria di tutti gli alleati nel condannare l'aggressione all'Ucraina, nel mantenere le sanzioni e nel decidere di inasprire se fosse necessario. Le sanzioni sono state descritte come straordinariamente efficaci. L'economia russa è fortemente indebolita».

Quindi una rassicurazione sulla nostra economia e quella europea: «Questa è una guerra, quindi dobbiamo combattere contro una possibile recessione, dobbiamo reagire, ma io non credo che andremo in recessione, avremo un rallentamento del ciclo e dovremo fare di tutto per sostenere le nostre economie». E uno scenario sulle tappe di una diversificazione parallela, sia sulle fonti di energia che in materia alimentare: «Dobbiamo affrontare, tutti quanti, il problema della sicurezza energetica e la sicurezza agroalimentare. In entrambi i casi la risposta è una combinazione di diversificazione, cosa che noi stiamo facendo per l'uno e per l'altro, quindi cambiare le fonti di approvvigionamento. In altre parole l'Europa vuole diventare indipendente dal gas russo. Il terzo pilastro di questa strategia è l'aiuto che deve venire dal Canada, dagli Usa, dai grandi produttori di gas liquido, e anche su questo c'è stata estrema collaborazione da parte di tutti».

Draghi ha anche avuto un bilaterale con il premier olandese, Mark Rutte, e uno con il

presidente turco: con Erdogan sono definitivamente superate le incomprensioni dei mesi scorsi, tanto che «si è deciso di ripristinare il foro di collaborazione fra noi, Francia e Turchia, presto avremo un incontro dei tre Paesi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo piano

La guerra in Europa

Il premier: «La Cina deve essere cruciale per la pace, va cercata disperatamente. E bisogna affrontare il tema della sicurezza alimentare». Presto un incontro a tre con Francia e Turchia



111

Euro

Il prezzo del gas ieri, in lieve calo (-4,6%) dopo l'impennata di mercoledì. Il mercato valuta la mossa di Putin di chiedere il pagamento in rubli

400

Russi sanzionati

Gli Stati Uniti hanno deciso ieri nuove sanzioni contro altri 400 soggetti tra individui e aziende. Londra ne ha presi di mira 65, compresa Gazprombank



Gli incontri

Il premier Mario Draghi ieri a Bruxelles al vertice Nato straordinario, mentre saluta il presidente Usa, Joe Biden; con loro il premier britannico Boris Johnson e il presidente francese, Emmanuel Macron. A margine, Draghi ha incontrato il presidente turco Recep Tayyip Erdogan (nel tondo). Tra i temi, oltre all'Ucraina, la situazione nel Mediterraneo, con focus sulla Libia (Epa)



Le misure

Le sanzioni dividono i Grandi

Sul petrolio la Ue vuole aspettare

BRUXELLES – In pochi se lo aspettavano. Ma il G7, il vertice dei sette “grandi” della Terra, non è stato un coro di unanimità. Bensì un braccio di ferro intenso. In cui Germania e Francia, sostenute dall'Italia, hanno fatto fuoco e fiamme per evitare che venisse approvato subito un nuovo pacchetto consistente di sanzioni contro la Russia. A cominciare da quelle sull'energia, petrolio e gas. E il comunicato finale del summit di fatto ne prende atto. «Il G7 – si legge – è pronto ad adottare nuove sanzioni e continuerà a lavorare per evitare che quelle già decise vengano aggirate anche con la vendita di oro da parte della Banca centrale russa». È «pronto» ma non ha ancora adottato. Sebbene gli Usa di Biden, pur accogliendo il principio della «gradualità», avessero chiesto almeno un segnale subito. E benché il primo ministro britannico, Boris Johnson, avesse insistito per un inasprimento concreto dei provvedimenti.

Il punto è che prima il Cancelliere tedesco Scholz e poi il presidente francese Macron si sono decisamente messi di traverso. Entrambi hanno fatto ricorso ad una formula che offre bene il contesto in cui si è svolta la lunga giornata di incontri: «Dobbiamo compiere tutti i tentativi per arrivare alla pace». I due hanno insistito, forti anche del sostegno italiano. Non a caso, prima che prendesse inizio il Consiglio europeo anche il premier italiano, Mario Draghi, ha invitato a «cercare disperatamente la pace».

Insomma, un vero braccio di fer-

ro. Che si è materializzato durante la riunione della Nato e poi in serata alla cena dei capi di Stato e di governo dell'Unione europea. Dove, invece, i paesi dell'Est Europa (dalla Polonia a Baltici) hanno reclamato con veemenza un intervento sempre più corposo, anche su petrolio e gas. L'esito è lo slittamento delle sanzioni più dure. Certo, Stati Uniti e Gran Bretagna hanno comunque proceduto. Si allunga la “black list” degli oligarchi e dei politici vicini a Putin. Washington e Londra ne mettono altri 400. E altre 65 sono le società che vengono bandite. Tra cui la Gazprombank, ossia l'istituto finanziario emanazione del gruppo energetico. E che l'Europa non ha ancora bandito perché è la banca attraverso cui vengono pagati larga parte degli approvvigionamenti di gas.

Non a caso, il presidente americano Biden si è in primo luogo preoccupato che le misure adottate nei mesi scorsi siano applicate con severità. «Il mantenimento delle sanzioni – ha spiegato il presidente Usa Biden – sta aumentando il dolore. Il motivo per cui ho chiesto questo vertice della Nato oggi, è di essere sicuro che un mese dopo sosteniamo ciò che stiamo facendo, non solo il mese prossimo, quello dopo, ma per il resto dell'intero anno. Questo è ciò che fermerà Putin».

E che non ci sia stata una convergenza, lo dimostrano anche le parole di Johnson: «Più dure sono le sanzioni più potremo aiutare gli ucraini e meno questa crisi durerà». A suo giudizio, «Vladimir Putin si sta

comportando in modo barbarico e la Nato deve considerare in modo collettivo la crisi orrenda che si sta sviluppando in Ucraina. Ora dobbiamo decidere cosa possiamo fare per stringere il cappio economico intorno al regime di Putin».

Certo, l'Ue non potrà tenere a lungo questa linea. Tutti sono consapevoli che se il conflitto non terminerà o addirittura si inaspirà, sarà inevitabile imporre altre sanzioni, anche su petrolio e gas. «Abbiamo deciso – ha così spiegato la presidente della Commissione, Ursula Von Der Leyen – di intensificare il nostro sostegno all'Ucraina, inasprire le sanzioni contro la Russia e liberarci dai combustibili fossili russi».

Se un passo, probabilmente, verrà fatto nei prossimi giorni ampliando la lista dei “bannati” e chiudendo i porti europei alle navi russe, resta il fronte al momento contrario a intervenire bloccando il petrolio e il gas di Mosca. Oltre a Francia, Germania e Italia, infatti, si sono schierati su questa trincea anche Spagna, Belgio e Austria. Mentre, appunto, le capitali che un tempo appartenevano al blocco sovietico sono durissime: «Dobbiamo assolutamente liberarci dalla dipendenza energetica russa», ha ammonito il premier lettone Arturs Krisjanis Karins. Questo, dunque, sarà il crinale lungo cui si misurerà l'unità dell'Ue. E inevitabilmente il tema nei prossimi giorni tornerà. Magari con l'ipotesi iniziale di imporre dazi all'importazione di petrolio dalla Russia. Una “import tax”, tutta ancora da definire.

dal nostro corrispondente
Claudio Tito

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Quello che stiamo vedendo a Mosca è una farsa, una riapertura della Borsa stile Potemkin. Dopo un mese, solo il 15% delle azioni sono scambiate

Daleep Singh, vice consigliere per la sicurezza nazionale Usa

Francia e Germania, appoggiate dall'Italia, frenano su un ulteriore pacchetto spinto da Biden e Johnson. Ma i Paesi dell'Est chiedono di agire

Le posizioni

1 **Gli Stati Uniti**
Ieri, insieme a Londra, hanno allargato la "lista nera" di oligarchi e politici russi. Chiedevano anche ai Paesi europei un segnale di maggiore durezza

2 **Francia e Germania**
Appoggiate dall'Italia, hanno frenato sull'immediata approvazione di nuove sanzioni, specie su quelle relative all'energia, petrolio e gas

3 **I Paesi dell'Est**
Le capitali Ue che appartenevano al blocco sovietico chiedono maggiore decisione. Nei prossimi giorni l'Europa discuterà di una "tassa" sul petrolio russo



THOMAS PETRA/REUTERS



Il vertice
Nella foto centrale un rifugio nella metro di Kharkiv. In alto il presidente Usa Joe Biden con Mario Draghi, il presidente francese Emmanuel Macron e il premier britannico Boris Johnson



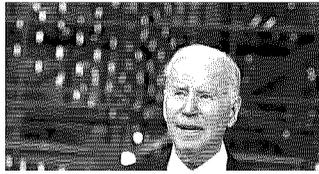
NEI TRE SUMMIT CONSECUTIVI A BRUXELLES GLI ALLEATI RIRADISCONO L'UNITÀ OCCIDENTALE E LA LINEA DURA. IL PRESIDENTE USA AVVERTE IL CREMLINO

Biden sfida Putin: reagiremo ad attacchi chimici

Esclusa la No Fly Zone, in arrivo nuove sanzioni, nessun pagamento in rubli per il gas. L'Onu: possibile un uragano di fame

on farà nulla per
confitto in Ucraina
La Nato ha rin
ummit di giugno
strategia del
i singoli Paesi dov
compiti a casa, stu
aumentare le spes
alla Difesa su cui
già impegnati e de
truppe alla sicur
frontiera orientale
una nuova strate
posture” dell’Al
empe nell’app
pagnolo verrà ra
tensione del mar
retario generale c
ens Stoltenberg,
uto decadere in
terà per almeno
io. Compucato, c
atto capire la C
nercoledì, cambi
n un momento co
Sulle sanzioni i
a detto di essere
rementarle». Wa
ondra si sono mo
ilaterale. Gli Sta
a solite 200 da
Duma, aziende
nacchina bellica
lono bloccare le
nternazionali in
anca centrale
trada questa evo
al G7. L’Europa
nasprire le sanzio
io stabilito la c
na task force per
a corretta applica
itorsioni.
E sempre il G7 h
o le ripercussioni
a in Ucraina sta
ulla catena alime
a al grano, una pre
ie convisa da
eyen. Biden ha de
Canada produrr
ha lanciato un p
niliardi di dollar
nni a sostegno de
a fame. —

imentare
».
ndato al
Madrid la
deterren
ropa. Ora
nno fare i
: come
stinate
si sono
ire più
della
giugno
nuova
za. E
mento
ita l’e-
a se-
Nato a
le de-
obre, re-
altro an-
a avve-
il leader
elicato.
ece il G7
onto a in-
ngton e
in modo
niti han-
tati della
gate alla
a e inten-
nsazioni
ro della
ssa. Una
ta anche
pronta a
, nel frat-
Usa han-
zione di
ilare sul-
one delle
videnzia-
e la guer-
curando
are lega-
cupazio-
von der
o che Usa
no di più
no da 11
a cinque
a lotta al-



JOE BIDEN
PRESIDENTE DEGLI STATI
UNITI D'AMERICA



Ottime già aiutando
Kiev a livello militare
Mentre sto parlando
andando in Ucraina

Ci troviamo dinanzi a
un momento storico
in cui la Nato deve
difendere i valori su
cui è stata costruita

Alla Cina nuovi moniti
“Non aiuti la Russia”
Mosca rischia anche
l’espulsione dal G20

Riconferme ai v
Stoltenberg res
in carica un altro
Michel per due e



RICHIE TA D'AIUTO
Zelenskyy leader della Nato

© DUZIONE RISERVATA

BOLLETTINO DI GUERRA

L'astensione cinese sulla guerra

1 Isolare Putin e coinvolgere la Cina, evitando che il conflitto si allarghi. Questi i propositi fissati dal vertice di ieri a Bruxelles con foto storica di Biden al tavolo Ue. Settimana prossima il ministro degli Esteri russo Lavrov sarà a Pechino e ci sarà un vertice Cina-Ue. La posizione cinese però al

momento è quella di astensione come ieri all'Onu.

2 Al 29° giorno di guerra il vertice ucraino considera «praticamente ferma» l'offensiva russa, perché «a cor-

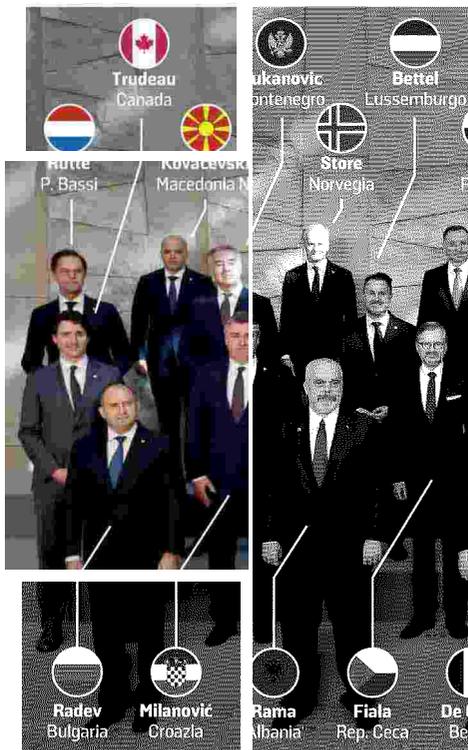
to ucraini». Olt parte di città è e co russo esclusiv Sud del con qua me la d ve nel po

3 A su bero in

tari dalla Bielorussia verso Kiev e dalla Crimea per la fascia Sud fino a Odessa. L'obiettivo, si sente per la prima volta, sarebbe quello di esaurire l'offensiva entro il 9 maggio, la giornata in cui la Russia commemora la vit-

all'accordo. Uno tra Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania, Francia e Turchia dovrebbe prima venire accettato come protettore.

5 Cresce l'allarme per le



Kiev

Carri distrutti e nemici uccisi
gli ucraini contrattaccano
e fermano l'esercito di PutinDopo Makariv ripresa anche Irpin. Nave russa affondata a Berdiansk
giallo sulla morte della giornalista Baulina: "Eliminata dal Cremlino"

FRANCESCO SEMPRINI

IL REPORTAGE

INVIATO A KIEV

Assume i contorni del giallo l'uccisione di Oksana Baulina, la giornalista russa morta nel corso dei bombardamenti a Kiev, mentre le truppe di Zelensky riconquistano terreno e sigillano la città di Irpin. Baulina era in Ucraina da corrispondente del sito l'Insider, quando è stata uccisa stava filmando la distruzione provocata dal lancio di razzi nel centro commerciale di Podil e in precedenza aveva già firmato vari reportage da Leopoli e Kiev. Con lei è morto un altro civile, e sono rimaste ferite altre due persone che l'accompagnavano. Mercoledì pomeriggio, la donna era nel parcheggio di Retroville, a 13 chilometri dal centro della città, quando l'auto bianca in cui si trovava è saltata in aria, probabilmente colpita da un missile di Vladi-



mir Putin. Era andata lì, sembra, per ricostruire l'attacco che la notte tra domenica e lunedì aveva causato la distruzione di una parte del centro commerciale e la morte di almeno otto persone.

La reporter è la settima operatrice dell'informazione a perdere la vita nell'invasione, ma a differenza delle precedenti morti, quella di questa donna di nazionalità russa sembra offrire altre letture legate a implicazioni politiche. Da una ricognizione sul punto dell'impatto, dove ancora ieri sera si trovava la carcassa della vettura recintata alla buona, si nota come il razzo abbia centrato il veicolo con elevata precisione. Gli altri veicoli nelle vicinanze hanno riportato danni ma non rilevanti, secondo alcuni testimoni e in base a quanto constatato in presa diretta. L'obiettivo insomma sembrerebbe essere stato cercato, sebbene su questo non vi siano altri elementi se non il sopralluogo effettuato anche da altri media come il «Clarín». Il quale pone l'interrogativo «attacco o esecuzione?».

La seconda ipotesi si basa sull'assunto che Oksana fos-

se un personaggio scomodo per i russi. The Insider è uno dei media dichiarati «agente straniero» dal governo di Putin anche perché riceve finanziamenti dall'estero. E prima la reporter aveva lavorato come produttrice per il Fondo anti-corruzione di Alexei Navalny, principale oppositore di Vladimir Putin, condannato martedì a nove anni di reclusione, che si vanno ad aggiungere a quelli che sta già scontando. Nelle ultime ore sono emerse diverse ipotesi tutte da verificare. La prima, riportata dallo stesso «Clarín», è che l'auto «non sembra essere stata colpita da un missile, ma piuttosto distrutta da una detonazione. Oltre a esserci fori di proiettile in un vetro e anche in un'altra delle auto intorno». Alcuni parlano invece di un attacco di droni, perché missili lanciati da lunghe distanze «non possono essere così chirurgicamente precisi». Fonti del governo ucraino «lasciano trapelare l'ipotesi di agenti russi (o addirittura ceceni) sul terreno», mentre da direzioni opposte arriva l'ipotesi della teoria cospirativa per

demonizzare i russi stessi.

Ad ora - ripetiamo - non ci sono elementi a suffragio di qualsivoglia tesi se non la precisione con cui è stata colpita la vettura nel piazzale di Retroville. Alle spalle del quale, verso Irpin, ieri si è consumata un'aspra battaglia che ha oscurato il cielo con nubi di fumo nero, e alternando ai colpi di artiglieria, mortai e razzi, quelli di mitragliatrici e raffiche di Ak-47, a conferma di come non solo gli scontri siano meno periferici, ma che la distanza tra le due compagini si sia accorciata tanto da affrontarsi anche sul terreno.

Intanto, le forze di resistenza hanno provveduto a sigillare Irpin - dove la distruzione è sempre più evidente - dalla periferia ovest di Kiev creando una sorta di bolla entro la quale hanno messo a segno alcuni risultati di rilievo, dopo la riconquista di Makariv. «L'80% della cittadina è stata liberata», sostiene il consigliere del ministero dell'Interno, Vadym Denysenko, precisando che «la polizia è al lavoro nella città». Sempre nella capitale, dall'inizio dell'invasione, sono morti 78 abitanti, di

cui 4 bambini, e sono state ferite 300 persone. Il portavoce del ministero della Difesa, Oleksander Motuzynyk, ha dichiarato che le forze russe non hanno abbastanza risorse per proseguire l'offensiva. In generale la campagna militare in Ucraina ha mostrato scarsi progressi nel giorno del compimento del mese di ostilità e le forze di Kiev hanno guadagnato terreno in diversi settori del Paese. Successi anche sul mare quelli della resistenza: una grande nave russa è stata distrutta nel porto occupato di Berdyansk, nel sud-est dell'Ucraina, sul mare di Azov a circa 70 km a sud-ovest di Mariupol.

Mosca però non molla la presa e prepara la seconda fase che vedrebbe rinforzi militari in Bielorussia e Crimea per irrobustire la sua offensiva, con l'obiettivo di circondare Kiev e occupare interamente le regioni di Donetsk e Luhansk, nel Donbass. I bilanci misurati dall'una e dall'altra parte devono essere maneggiati con assoluta cautela, ma lo stallo nella fase attuale si legge ad occhio nudo. Sempre ieri, per ordine del presidente Volodymyr Zelensky, c'è stato il primo scambio di prigionieri di guerra. L'Ucraina ha scambiato dieci russi catturati con dieci dei suoi militari. I russi hanno anche portato via undici marinai civili salvati dall'esercito ucraino dopo l'affondamento della nave stamattina vicino a Odessa. Un lampo di umanità in un conflitto dalle regole fluide, imprecise, oscurate dal cielo reso plumbeo dai cannoni, come quello di Kiev, bagnato ieri dalla pioggia che mancava da giorni, come se la capitale avesse voluto piangere il suo primo mese di guerra. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TW



SOTTO LE BOMBE

L'auto della giornalista russa uccisa Oksana Baulina (a sinistra): la donna è stata colpita da un missile a Kiev mentre filmava la distruzione nei pressi di un centro commerciale nella zona di Podil



L'INVASIONE DELL'UCRAINA

14.16 I cittadini di Mariupol deportati come ostaggi

Sarebbero 6mila gli ucraini deportati in Russia come ostaggi. Lo rende noto il ministero degli Esteri di Kiev. «I cittadini di Mariupol vengono deportati e usati come ostaggi».



445 mila

I soldati ucraini impegnati nella guerra inclusi i riservisti

14.45 La Nato aumenta le forze a Est più aerei e sottomarini

Nuove forze Nato in Bulgaria, Ungheria, Romania e Slovacchia, in aggiunta a quelle già presenti nei Baltici e in Polonia. Senza contare aerei, navi e sottomarini come deterrenza.



16.01 Borrell: "L'esercito russo sta massacrando gli ucraini"

«L'esercito russo ha iniziato la guerra cercando di conquistare rapidamente l'Ucraina, ma ora sta massacrando le persone». Così l'alto rappresentante Ue per gli Affari esteri Josep Borrell.



16.42 L'Onu vota la fine della guerra Cina, India e Iran si astengono

L'assemblea dell'Onu vota con 140 Paesi a favore, 5 contrari (Russia, Siria, Bielorussia, Eritrea, Nord Corea) e 38 astenuti (tra cui Cina, India e Iran) una risoluzione per porre fine alle ostilità russe.



IN FIAMME

Una nave russa brucia nel porto di Berdiansk

TWITTER





Draghi, Macron e Biden

VERTICI G7 e Consiglio Ue sulle contromisure. Draghi: serve un tetto ai prezzi

Divisi su altre sanzioni Biden promette più gas

GIOVANNI MARIA DEL RE

Joe Biden è arrivato al vertice Ue con un messaggio preciso: europei, sbrigatevi a liberarvi della vostra dipendenza dal gas e dal petrolio russo. La presidente della Commissione Ursula von der Leyen ha già annunciato di voler chiedere agli Usa forniture di gas naturale liquido per i prossimi due inverni, oggi è previsto un incontro tra la te-

desca e Biden per annunciare un'intesa. Sul fronte delle sanzioni, il vertice del G7 ha diramato una secca dichiarazione in cui condanna l'attacco russo. Si sottolinea la «determinazione a imporre gravi conseguenze sulla Russia, anche attuando pienamente le sanzioni economiche e finanziarie che abbiamo già imposto».

Primopiano alle pagine 9-10



Gli Stati Uniti promettono gas all'Ue Non c'è accordo su nuove sanzioni

GIOVANNI MARIA DEL RE
Bruxelles

Joe Biden arriva al Consiglio Europeo – la prima assoluta per un presidente Usa – con oltre due ore di ritardo. Complice il prolungarsi del vertice Nato prima e poi di quello del G7. «La sua presenza e la sua partecipazione al Consiglio europeo è un segnale molto forte. La nostra unità è solida come una roccia», gli dice, accogliendolo, il presidente del Consiglio Europeo Charles Michel, il cui mandato in scadenza ieri è stato prorogato per altri due anni e mezzo dai leader dei Ventisette. Biden è arrivato al vertice Ue anche con un messaggio preciso: europei, sbrigatevi a liberarvi della vostra dipendenza dal gas e dal petrolio russo. La presidente della Commissione Ursula von der Leyen ha già annunciato di voler chiedere agli Usa forniture di gas naturale liquido per i prossimi due inverni, oggi è previsto un incontro tra la tedesca e Biden per annunciare un'intesa.

Secondo il *Financial Times*, si parla della fornitura di fino a 15 miliardi di metri cubi in più entro fine 2022 (da aggiungere ai 22 miliardi di metri cubi del 2021), che dovrebbero aiutare l'obiettivo della Commissione di sostituire almeno 50 miliardi di metri cubi di gas russo. Intanto il Canada, quarto Paese produttore di petrolio al mondo, ieri ha annunciato l'intenzione di aumentare del 5% le esportazioni di greggio. Inevitabile una discussione sulla pretesa di Vladimir Putin che gli Stati «ostili» paghino le forniture di gas in rubli. L'orientamento ieri sera dei leader Ue ieri appariva chiaro: sarebbe una violazione dei contratti (che fissano i pagamenti in euro o dollari). Lo ha detto il premier Mario Draghi, e lo ha detto anche il cancelliere tedesco Olaf Scholz. «Sarebbe – ha affermato anche Von der Leyen – un tentativo di aggirare le sanzioni, non lo permetteremo». Per vari diplomatici, del resto, la richiesta è un segno di debolezza di Putin, un bluff che dovrebbe esser «visto»: difficile per Mosca rinunciare agli 800 milioni di dollari al giorno che pagano gli europei. C'è pure la questione alimentare, Ucraina e Russia sono tra i maggiori fornitori mondiali di grano e altri cereali. Se n'è discusso al Consiglio Europeo, e anche al

G7 dove, ha detto Biden, «abbiamo parlato di come i grandi produttori, Canada e Stati Uniti, possano incrementare e distribuire più cibo nel mondo». Il presidente francese Emmanuel Macron ha proposto un piano di emergenza. C'è poi naturalmente il fronte delle sanzioni. Le quali «non sono mai un deterrente – ha detto Biden – ma se sosteniamo quello che stiamo facendo, non solo il mese prossimo, ma per il resto di tutto l'anno, lo fermeremo», in riferimento a Putin. Il vertice del G7 ha diramato una secca dichiarazione in cui condanna l'attacco russo. Non si parla di nuove sanzioni, ma si sottolinea la «determinazione a imporre gravi conseguenze sulla Russia, anche attuando pienamente le sanzioni economiche e finanziarie che abbiamo già imposto». Aggiungendo di essere «pronti ad applicare misure aggiuntive in base alle esigenze». Analoga formulazione si legge anche nel testo delle conclusioni del Consiglio Europeo. A proposito di sanzioni, ieri Biden ha annunciato nuove misure contro 400 russi, tra membri della Duma e oligarchi. La Gran Bretagna ha esteso la sua lista nera a 65 nuove personalità e società russe, tra cui una delle due banche cruciali per i pagamenti del gas, Gazprom Bank. Il premier britannico Boris Johnson ha inoltre esortato a colpire le riserve auree della Banca centrale russa, di cui sono state già congelate le riserve valutarie in Occidente. Anche il Canada ha annunciato sanzioni contro 160 membri del consiglio della Federazione russa, nonché lo stop all'export di varie merci e tecnologie. L'Ue, invece, almeno fino a ieri sera tardi non sembrava orientata a imporre nuove sanzioni. Anche se vari diplomatici non escludono che nei prossimi giorni possano esserci ulteriori misure, come allungare la lista delle personalità colpite, e forse anche la chiusura dei porti europei alle navi russe o anche dazi sull'energia. Rimane la divisione tra i Paesi dell'Est che insistono per includere anche gas e petrolio, mentre Germania e Olanda restano dure nel loro no.

L'occhio è rivolto anche a Pechino, che potrebbe aiutare Mosca ad aggirare le sanzioni. «Penso – ha detto Biden – che la Cina comprenda che il suo futuro economico è legato molto più strettamente all'Occidente che alla Russia». Biden ha sì detto a favore di un'esclusione di Mosca dal G20, ma «starà agli Stati membri decidere». La Cina direbbe no.



Il rigassificatore Adriatic Lng, collocato circa 15 km al largo di Porto Levante, frazione di Porto Viro (Rovigo) / *Imageconomica*

IL VERTICE

Al Consiglio Europeo, con anche Joe Biden, i leader occidentali coordinano le prossime mosse. L'Ue per il momento non vuole altre misure sull'economia

Draghi: «Il metano in rubli è violazione dei contratti» Bonomi: «Serve il tetto Ue»

Lo shock energetico

«È una violazione contrattuale»: il premier Draghi attacca l'aut aut di Putin di pagare solo in rubli il gas russo. Bonomi (Confindustria) insiste: tetto europeo al prezzo del metano e misure strutturali. Ma i ricatti sulla valuta fanno meno paura di un possibile effetto sistemico innescato dal crac dei trader di gas per i prezzi fuori controllo. **Serafini** — a pag. 8

Draghi avverte: il gas in rubli è violazione contrattuale

Rischio “cigno nero”. I ricatti sulla valuta fanno meno paura di un effetto sistemico innescato dal crac dei trader di gas per prezzi fuori controllo

Laura Serafini

Il profilo di un *cigno nero* comincia a delinearsi nel mercato europeo del gas. Un evento non previsto, che ha effetti devastanti e a catena sull'economia (come il default di Lehman Brothers nel 2008), e che fa più paura dei ricatti russi sulla valuta per costringere i governi della Ue a pagare le forniture della materia prima in rubli. Non a caso ieri le reazioni dei leader europei all'ultima mossa a effetto di Vladimir Putin è stata algida. «Fondamentalmente è una violazione contrattuale, questo è bene capirlo: i contratti sono considerati violati se questa clausola viene applicata dalla Russia», ha chiosato il premier Mario Draghi rispetto alla prospettiva di saldare i contratti del gas in rubli. Sulla stessa lunghezza d'onda il leader tedesco Olaf Scholz. «Abbiamo esaminato la questione e per il gas esistono contratti fissi che specificano che i pagamenti devono essere effettuati in euro o in dollari. Questo è quello che conta», ha detto. È il fantasma di un rischio sistemico,

sociale ed economico, che oggi fa tremare i polsi soprattutto agli operatori del settore – le major che comprano e vendono il gas – perché i mercati non possono sostenere a lungo incertezza e irrazionalità della guerra e la prospettiva di prezzi troppo alti e prolungati nel tempo potrebbe far saltare il sistema. Non solo le famiglie che non riescono a pagare le bollette o le imprese che saltano per colpa del caro energia. Un'eccessiva tensione sui prezzi espone i trader a rischi di liquidità che non può sostenere e il default è dietro l'angolo: se comincia a saltare qualche operatore medio piccolo l'effetto domino sarebbe inarrestabile.

È per questo che società come la francese Engie si fanno sostenitrici di proposte per mettere un cap elevato al prezzo del gas in una Ue che sia in grado di negoziare in modo unitario. Sul tema si è svolto ieri un dibattito a porte chiuse organizzato dall'Arel, al quale ha partecipato il leader del Pd Enrico Letta, Andreas Ehrenmann, chief analyst di Engie Impact, Cristian Signoretto presidente

di Anigas, Simone Mori responsabile Europa di Enel, Andrea Peruzzi ad del Gme, Massimo Nicolazzi (università di Torino), Massimo Ricci direttore energia Arera e Alberto Biancardi, dg di Arel. È stata illustrata la proposta di Engie, che in realtà è vista con favore dal governo francese ed è stata esaminata dalla Commissione Ue.

L'idea è quella di un cap sufficientemente alto (150 euro a megawattora) ai contratti indicizzati al mercato spot TTF (dal quale dipendono le forniture russe) per consentire di evitare i picchi; il cap sarebbe il riferimento per le scorte da fare con il gas liquefatto, che verrebbe acquistato attraverso aste. L'allineamento tra prezzo di mercato e

quello del cap sarebbe garantito con sussidi pubblici. L'ipotesi di un tetto al prezzo del gas, in realtà, è stata esaminata a fondo dalla Commissione che è preoccupata per gli effetti distorsivi, ma anche di fuga dei fornitori, che un prezzo troppo basso determinerebbe. La proposta Engie sarebbe una soluzione di breve termine per riequilibrare le storture del mercato europeo: circa il 90% dei contratti di gas a lungo termine sono legati ai prezzi spot (come un mutuo a tasso variabile). Nella sostanza a un indice che la Russia – in virtù dei 150 miliardi di metri cubi di gas forniti alla Ue – può facilmente alterare giocando sulle quantità. Sul punto è d'accordo l'associazione di categoria italiana e grandi gruppi elettrici. Ma ci sono anche molti dubbi. Ieri, intanto, a Bruxelles il negoziato è partito nel caos, con Spagna e Portogallo (che vogliono il cap) che minacciano, senza accordo nella Ue, di disconnettersi dal mercato europeo e risolvere con soluzioni nazionali.

Il dibattito Arel. L'idea di Engie per un price cap punta a congelare la volatilità. Ma a Bruxelles negoziato nel caos

© RIPRODUZIONE RISERVATA



51 miliardi

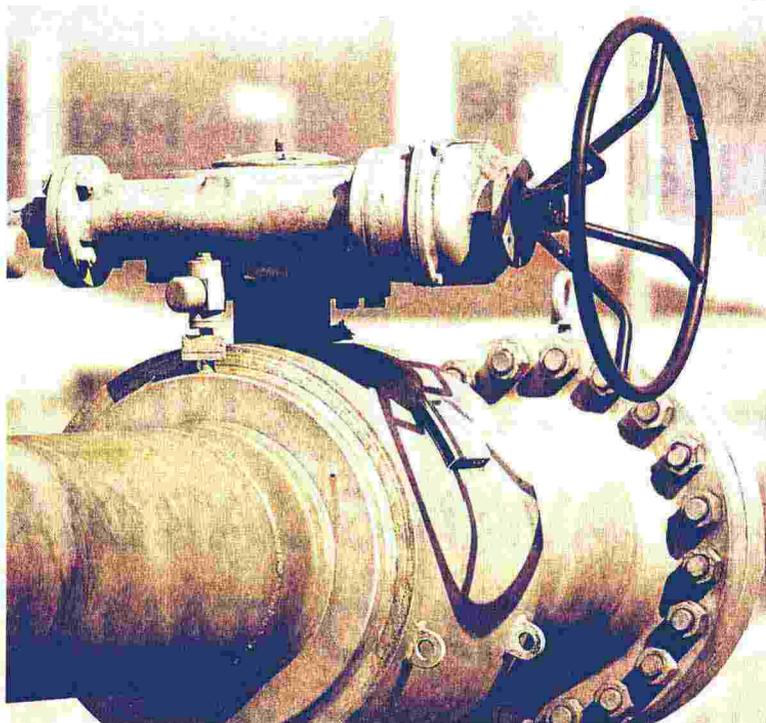
LA BOLLETTA DELL'INDUSTRIA

La bolletta energetica dell'industria italiana è passata da 8 miliardi nel 2019 ai 51 miliardi stimati per quest'anno



CARLO BONOMI

«Servono interventi strutturali coraggiosi»
come sbloccare 400 impianti di rinnovabili
«fermi per la folle burocrazia italiana».
Così il presidente di Confindustria



AFP

Nodo forniture. L'Europa vuole diventare indipendente dal gas russo

IL PREZZO DELLA GUERRA

Tracrolla il Pil della Russia: -15%

Di Donfrancesco — a pag. 6

L'invasione voluta da Putin costa a Mosca 15 anni di Pil

Effetto sanzioni. Il crollo sarebbe causato dalla recessione del 15% prevista per il 2022 e del 3% per il 2023, secondo le stime preliminari dell'Institute of International Finance

Gianluca Di Donfrancesco

Se sarà default, lo si vedrà presto, con i pagamenti di interessi e bond in scadenza a fine mese. Fin d'ora è invece certa la profonda recessione nella quale cadrà l'economia russa, che in due anni potrebbe bruciare la crescita faticosamente accumulata negli ultimi quindici, secondo i calcoli dell'Institute of International Finance (IIF).

Istituti di ricerca e banche d'affari sono unanimi: la guerra scatenata da Vladimir Putin frenerà la crescita globale, devasterà l'Ucraina, ma avrà un costo elevato anche per imprese e cittadini russi, per effetto delle sanzioni imposte dai Paesi alleati.

Con un crollo del 15% quest'anno e del 3% nel 2023, il Pil russo ripiomberà ai livelli di circa 15 anni fa, scrivono gli economisti dell'IIF, Benjamin Hilgenstock ed Elina Ribakova, in una valutazione che, per quanto drammatica, resta solo una stima preliminare. Se il conflitto si inasprirà, se arriveranno altre sanzioni a isolare sempre di più il Paese, il colpo sarà ancora più devastante.

La Russia farà molta fatica a riprendersi da questa crisi, avvisa l'In-

stitute of International Finance, perché l'emigrazione della classe media istruita e le restrizioni imposte da Usa e Ue sui trasferimenti di tecnologia ne freneranno lo sviluppo per anni. Allo stesso tempo, la fuga delle imprese estere, grandi e piccole, ne indebolirà il sistema industriale.

Sostanzialmente in linea con le stime dell'IIF, Barclays e Goldman Sachs si aspettano un crollo a due cifre nel 2022. Per Barclays il calo sarà del 12,4%: «La frenata accelererà entro la metà dell'anno, quando le sanzioni faranno pienamente effetto. La contrazione sarà trainata dalla caduta dei consumi privati e degli investimenti». Goldman Sachs (che prevede un calo del 10%) sottolinea che la flessione dell'export russo si sta rivelando più severa del previsto.

Secondo Sara Johnson, di S&P Global Market, «il Pil della Russia non tornerà ai livelli del 2021 almeno fino al 2030». L'economista prevede una contrazione dell'11% nel 2022 e del 3,7% nel 2023.

Tutta propaganda, per il regime, che prova a rassicurare l'opinione pubblica. Con scarsi risultati, però: i russi fanno incetta di cibo e generi di prima necessità. Secondo Sberbank,

questo mese la spesa per i consumi è balzata del 25% su base annua, dagli aumenti a cifra singola di prima dell'invasione. È l'effetto panico che spinge a fare scorte.

Le previsioni di recessione sono accompagnate dalla corsa dell'inflazione, che potrebbe schizzare al 25% secondo alcuni economisti, e dal declassamento del debito, ormai «spazzatura». Il rischio insolvenza per Mosca è aumentato in modo «significativo», avvisava ancora ieri una nota di S&P.

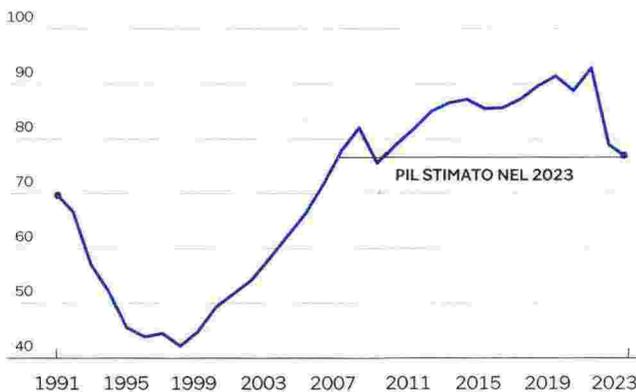
Il costo per assicurare le obbligazioni sovrane si è impennato dopo le dichiarazioni di Putin sul pagamento in rubli del gas esportato nei Paesi «ostili». Il prezzo dei creditdefault swap a 5 anni rifletteva ieri una probabilità di insolvenza dell'87%, da circa il 60% alla fine della scorsa settimana.

Il rischio default pende anche su società che non hanno problemi di liquidità: ieri il gruppo siderurgico Severstal non è riuscito a pagare una cedola di 12,6 milioni di dollari, dopo che Citigroup ha bloccato la transazione. È la prima azienda russa a saltare un versamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crescita in fumo

Pil reale in rubli del 2016, dati in migliaia di miliardi



Fonte: Rosstat, Institute of international finance



Istituti di ricerca e banche d'affari prevedono crolli marcati e un lento recupero



Riapre la Borsa di Mosca: listino in versione autarchica

Mercati. Riapre il listino russo dopo la lunga chiusura e l'indice chiude a +4,4%. Ferree misure: pochi titoli negoziabili, investitori stranieri assenti, vendite allo scoperto ferme. E Mosca prepara altri sostegni

Antonella Scott

Alcuni titoli non solo hanno retto il colpo, ma sono addirittura riusciti a tornare ai livelli in cui si trovavano prima del 24 febbraio. Dal giorno successivo - dopo il -33% seguito alla dichiarazione di guerra di Vladimir Putin all'Ucraina - il mercato azionario russo è rimasto chiuso, tenuto artificialmente al riparo dalla tempesta. Finché ieri, al termine della sospensione più lunga della propria storia post-sovietica, la Borsa di Mosca ha provato a riaprire parzialmente i battenti: e li ha chiusi per la giornata - dopo essere salita fino a quota +12% - con l'indice MOEX in rialzo del 4,4%.

Per PhosAgro (fertilizzanti, +28%), Novatek (gas, +21%), Nornikel (+20%) e Surgutneftegas (oil&gas, +20%), la prima ora di contrattazioni è bastata a cacciare le preoccupazioni su quello che sarebbe potuto avvenire alla ripresa degli scambi. Che ieri però si sono ritrovati in un ambiente "sterilizzato", che non riflette la realtà di un'economia e di un sistema finanziario che saranno sempre più isolati dal resto del mondo. Avviati a una dura recessione.

Dagli scambi erano esclusi gli investitori stranieri, che a inizio 2021 detenevano più dell'80% delle azioni scambiate a Mosca ma che ora, fino al 1° aprile, non potranno vendere azioni o titoli di Stato russi in loro possesso.



Gli scambi riaprono (in parte). La sede della Borsa di Mosca

Nessuno è in grado di prevedere con precisione l'impatto sulla Russia di sanzioni molto più severe del previsto e delle relative ritorsioni, né il tempo che dovrà passare prima di un ritorno alla normalità: ma è certo che la crisi negherà alla crescita russa due elementi cruciali, l'integrazione e gli investimenti dall'estero. È proprio questo l'ambiente in cui si è ritrovata ieri la *Moskovskaja Birzha*, lo Stock Exchange di Mosca. Come l'ha definita un funzionario americano: «Un'aper-

tura da mercato Potëmkin».

Titoli limitati, investitori stranieri assenti, vendite allo scoperto ferme. Alle contrattazioni sono stati ammessi solo 33 titoli su 50, tra cui Gazprom o Rusal, Rosneft e Lukoil: aiutati dal forte rialzo dei prezzi globali del settore energetico, e dalle occasioni create dai ribassi che avevano accompagnato le settimane che hanno preceduto la guerra, fino al crollo del 24 febbraio.

Nessun aiuto possibile, invece, per banche sanzionate come VTB ma so-

prattutto per Aeroflot, la compagnia di bandiera esclusa dai cieli europei: che dopo un calo del 20%, ha contenuto le perdite a -16,4%.

Malgrado il congelamento delle riserve in oro e valuta estera di Bank Rossii - il passo deciso da Stati Uniti e Unione Europea contro ogni aspettativa - abbia praticamente dimezzato le risorse a cui attingere, minando le fondamenta della fortezza Russia, allo Stato non resta che mettere mano al fondo sovrano per sostenere le proprie compagnie.

Il ministero delle Finanze russo ha già preannunciato un sostegno pari a un trilione di rubli (10,5 miliardi di dollari) destinati all'acquisto dei titoli maggiormente in difficoltà. Entra in campo il Fondo del benessere nazionale voluto proprio in previsione dei "giorni di pioggia": raccogliendo i guadagni accumulati dalla vendita del petrolio, e gestendoli all'insegna del risparmio, era arrivato ad accumulare più di 150 miliardi di dollari.

Della riapertura della Borsa ha approfittato il rublo, in ripresa sia sul dollaro (+1,3%) che sull'euro (+2,1%): la moneta russa si è così allontanata dai minimi toccati ai primi di marzo, aiutata dall'intenzione di Putin di riscuotere in rubli i pagamenti dall'estero per gas e petrolio: ma anche questo parziale recupero, proiettato nel futuro, è completamente avvolto nell'incertezza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo Piano

La guerra in Ucraina

+0,42%

BORSE EUROPEE NERVOSE

Le Borse europee hanno provato a raggiungere la parità sul finale. Ma senza successo, tranne Milano (+0,42%). Negative le altre: Parigi

-0,39% e Francoforte -0,07%. La tensione resta alta sui mercati, che fanno i conti con il Brent in discesa ma sempre intorno a 120 dollari, i rialzi dei tassi e la guerra.



Bonomi: un tetto europeo al prezzo del metano e misure strutturali

Confindustria

«Senza scelte coraggiose frenata del Pil brusca e dolorosa. Farà molto male»

La richiesta di pagamento del gas russo in rubli «non preoccupa più di tanto» anche perché i contratti internazionali sono chiari: «La valuta da utilizzare è il dollaro». Quello che preoccupa il presidente di Confindustria Carlo Bonomi è il fatto che se non si adatteranno «scelte coraggiose» la frenata del Pil sarà «brusca, dolorosa» e «farà molto male» perché il conflitto - ha spiegato ieri in una intervista a Rtl - sta « incidendo in maniera molto forte sulle prospettive di crescita quest'anno».

Ecco perché secondo il presidente di Confindustria l'Italia «deve portare una posizione molto forte in Europa»: per Bonomi bisogna spingere per avere un «tetto europeo al prezzo del gas» perché il costo dell'energia «è a livelli folli e ingiustificati». «Capisco che i tedeschi vogliono tenere una posizione più morbida perché sono più dipendenti di noi dal gas e carbone russo, però o giochiamo tutti nello stesso campo o - spiega ancora il leader degli industriali - non è che l'impresa italiana può essere sempre la più penalizzata».

E la richiesta di pagamento del gas russo in rubli? «È una mossa che era prevista, con il blocco dell'utilizzo delle valute estere, per poter sostenere il rublo. I contrat-

ti internazionali di fornitura del gas sono chiari, la valuta da utilizzare è il dollaro. È un altro braccio di ferro tra chi pone sanzioni e chi cerca di sostenere la sua economia messa a dura prova». E proprio sulle sanzioni il leader degli industriali avverte come siano «sempre un'arma a doppio taglio, però siamo totalmente allineati con la posizione del presidente del Consiglio: in questo momento dobbiamo prendere decisioni e mantenere la barra dritta sulle sanzioni che vengono decise, perché auspichiamo che questa sia la strada che ci consenta di arrivare ad una soluzione diplomatica»

«Non ci sono ristori che possono compensare 43 miliardi aggiuntivi sulla bolletta dell'industria per quest'anno»

del conflitto in Ucraina.

Intanto però la bolletta energetica dell'industria italiana «è passata da 8 miliardi nel 2019 a stimati 51 miliardi quest'anno. E non ci sono ristori che possono compensare questi 43 miliardi aggiuntivi che rappresentano quasi due manovre finanziarie», chiarisce Bonomi. Che non vede nel taglio dei 30 centesimi sulle accise per 30 giorni, la strada da seguire, piuttosto va seguita quella di interventi «strutturali e coraggiosi». Tra questi c'è anche lo sblocco di «quattrocento impianti di energia rinnovabili fermi per una folle burocrazia italiana».

—Mar.B.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Draghi avverte: il gas in rubli è violazione contrattuale

Luce. Energia pulita. Il futuro.

De nuovi avventura con la natura.

CITIZEN



OK COMMISSIONE A PDL SU TAGLIO COMPONENTI BICAMERALI

La commissione Affari costituzionali della Camera ha votato all'unanimità il mandato al relatore Simone Baldelli

(Fi) a riferire favorevolmente in Aula sulla proposta di legge a sua prima firma (sottoscritta anche da M5S, Lega, Fdi, Iv, Ci, Leu e gruppo Misto) che riduce il numero dei componenti

delle Commissioni bicamerali. Pdl che si inserisce nel processo di adeguamento istituzionale dopo la riforma della riduzione del numero dei parlamentari.



I tour operator chiedono ammortizzatori sociali

Turismo

Molte migliaia di dipendenti di agenzie di viaggio e tour operator rischiano di restare senza ammortizzatori sociali senza semplificazioni e interventi ad hoc per le aziende con più di 15 addetti. È l'allarme che arriva da Astoi Confindustria Viaggi alla luce di quanto pubblicato nel decreto legge Ucraina che prevede altre otto settimane di integrazione salariale (Fis) per i dipendenti di aziende fino a 15 addetti. La concessione di ulteriori otto settimane di assegno Fis per le aziende sotto i 15 dipendenti era una

misura necessaria perché, una volta esaurito il contingente a disposizione ovvero 13 settimane fino a 5 dipendenti e 26 settimane da 5 a 15 dipendenti, gli addetti di queste imprese non avrebbero avuto nessun altro tipo di ammortizzatore. Il Dl Ucraina esclude le realtà più grandi e la maggiore parte dei tour operator.

Da qui la richiesta di Astoi Confindustria viaggi al Governo per l'adozione di misure ad hoc anche per le imprese più strutturate ovvero la concessione di ulteriori settimane di assegno di integrazione salariale Fis anche alle imprese con più 15 dipendenti.

—E.N.

RIPRODUZIONE RISERVATA



Titoli di Stato, la quota in mani estere è diminuita di 70 miliardi in sei mesi

Debito pubblico

Dalla bilancia dei pagamenti, in gennaio 2022 sesto mese consecutivo di flussi negativi

Secondo Citigroup, lo stock degli investitori esteri è sceso sotto i 500 miliardi

Alessandro Graziani

Nel mese di gennaio i disinvestimenti esteri da titoli pubblici italiani sono stati pari a 4,3 miliardi. Un dato di per sé non impressionante, se non fosse che si tratta del sesto mese consecutivo in cui il saldo netto è negativo e il totale dei deflussi esteri del periodo ammonta a 70 miliardi di euro.

I dati, che emergono dalla bilancia dei pagamenti e sono resi pubblici dalla Banca d'Italia, hanno portato gli analisti di Citigroup a stimare che lo stock di debito pubblico in possesso di investitori esteri sia sceso sotto i 500 miliardi. È la prima volta che accade dalla primavera del 2020, quando i de-

flussi scattarono a seguito dell'imprevista diffusione in Italia della pandemia del Covid 19.

«È interessante notare che le vendite nette sono iniziate nell'agosto del 2021 e hanno accelerato verso la fine dell'anno - osservano gli economisti di Citigroup - in un periodo che era ancora di stabilità politica, di forte ripresa economica e di miglioramento dell'equilibrio fiscale». In effetti, secondo molti analisti finanziari, la recente disaffezione degli investitori esteri nei confronti del debito pubblico italiano origina da fattori esterni. Proprio a partire dallo scorso mese di settembre, la risalita dell'inflazione "importata" e le conseguenti attese di una risalita dei tassi di interesse hanno modificato gli umori del mercato. Aggiungendosi al conto alla rovescia verso la riduzione del piano straordinario (Pepp) di acquisti di titoli sovrani da parte di Bce, che poi si è materializzato poche settimane fa. Una scelta che pesa soprattutto per l'Italia.

Secondo i dati ufficiali di Bankitalia riferiti a fine 2021, il debito pubblico italiano ammontava a 2.678,4 miliardi. La quota di titoli detenuta dall'Eurosistema nel suo complesso è pari al 28,1% del totale,

cui va ad aggiungersi il 4,7% in mano alla Banca d'Italia. Le banche e le altre istituzioni finanziarie nazionali detengono il 34%, le famiglie possiedono il 6,5% del debito, la quota in mano agli investitori esteri era attorno al 28%.

Considerando che lo stock in mano a banche e assicurazioni si mantiene stabile da anni, così come quello che fa capo ai risparmiatori privati domestici, secondo Citi «l'andamento dello spread BTP-Bund è altamente correlato ai flussi netti di acquisti dall'estero». E dato che questi ultimi sono in calo da sei mesi, è inevitabile che proprio negli ultimi sei mesi lo spread abbia ripreso a risalire passando dai circa 100 punti di settembre agli attuali 150. Va detto che, per il momento, il mercato non vede uno specifico rischio Italia anche perché nel 2021 il rapporto tra debito e Pil è sceso al 150,4%. Ma la guerra scatenata dalla Russia in Ucraina avrà conseguenze negative per l'Italia sia dal lato dell'aumento del debito che della frenata del Pil. Sarà importante monitorare nei prossimi mesi se il disimpegno degli investitori esteri verso i BTP è solo una scelta temporanea o destinata a durare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Finanza & Mercati

2.678,4

MILIARDI DI DEBITO

A fine 2021, il debito pubblico italiano ammontava a 2.678,4 miliardi. La quota di titoli detenuta dall'Eurosistema è pari al 28,1% del totale, cui va ad aggiungere-

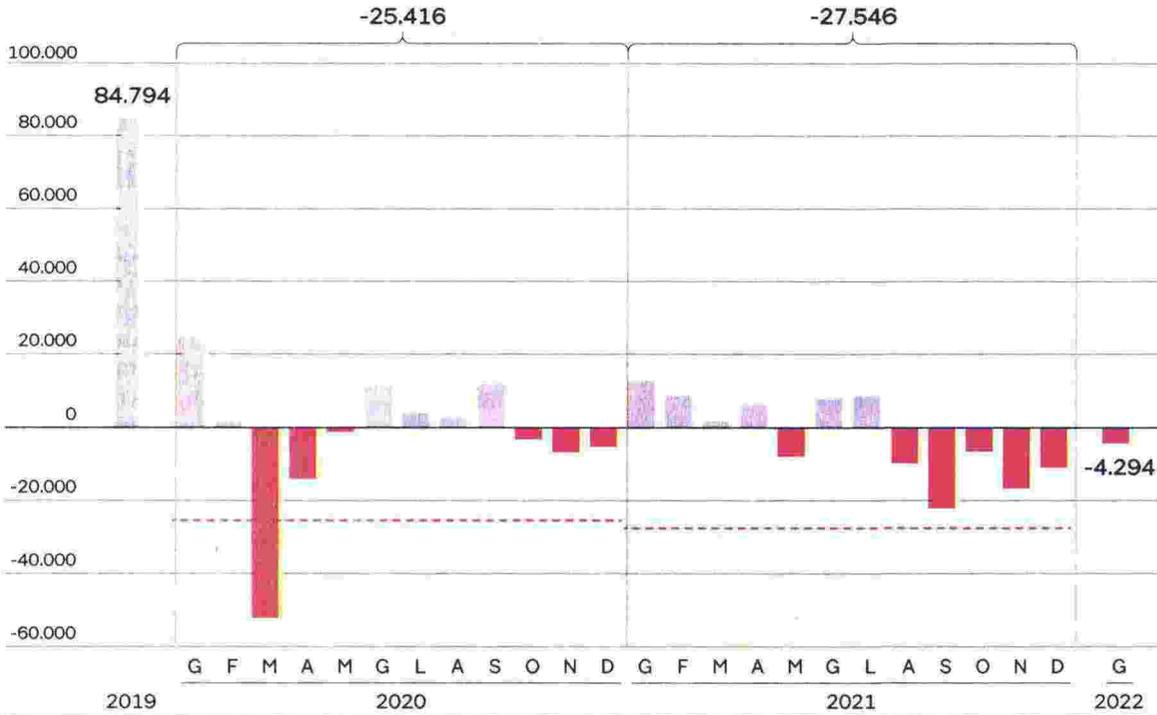
si il 4,7% in mano a Bankitalia. Le banche e le altre istituzioni finanziarie nazionali detengono il 34%, le famiglie possiedono il 6,5%, la quota in mano agli investitori esteri era attorno al 28%



La riduzione degli acquisti netti è partita insieme al conto alla rovescia per la riduzione degli stimoli della Bce

Investimenti di portafoglio esteri in titoli pubblici italiani

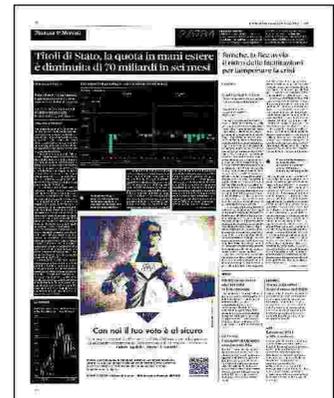
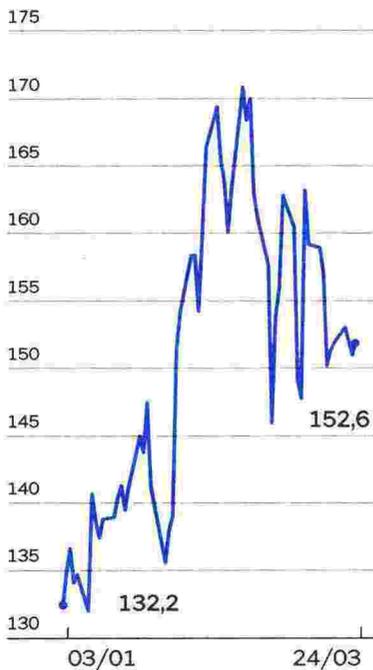
Dati in milioni di euro



Fonte: Banca d'Italia

Lo spread

Differenziale di rendimento fra BTp e Bund a dieci anni. In punti base



Conte sfida Draghi sull'aumento della spesa militare ma il premier conferma la scelta

I partiti

Conte mina il governo Pronto allo strappo sulla spesa militare Ma i 5S sono divisi

*Il grillino Ferrara:
"Votare no anche se
c'è la fiducia". Letta:
serve una soluzione*

L'ex premier alza il tiro e assicura: sulla missione russa abbiamo vigilato
Sostegno da Di Battista, imbarazzo di Di Maio. E si inquina il patto col Pd

di **Lorenzo De Cicco**
e **Giuliano Foschini**

ROMA — Domanda: votereste no all'aumento delle spese militari anche se il governo ponesse la fiducia? «Per quanto mi riguarda sì», risponde dritto Gianluca Ferrara, vice-capogruppo del M5S in Senato. Nel Movimento è il giorno del grande gelo con Draghi. Giuseppe Conte evoca lo strappo. Prima in un vertice riservato di mercoledì, poi in un'intervista a *La Stampa*, ha consegnato l'ordine di scuderia: i 5 Stelle, dai ministri in Cdm ai parlamentari in Aula, voteranno no a qualsiasi atto che preveda un ritocco all'insù dei fondi per il comparto Difesa. In barba agli impegni con la Nato, ribaditi ieri dal premier, che prevedono che l'asticella salga dall'1,54% del Pil di oggi a quota 2%. «Ma aumentare le spese è una scelta ignobile, le priorità sono altre», dice Conte. C'è il rischio che cada il governo? «Ognuno farà le sue scelte». Di fatto, con questa mossa, l'ex premier proietta un'ombra sulla tenuta dell'esecutivo. E mina l'asse col Pd, che infatti rumoreggia. Il malcontento trapela in Parlamento, da Debora Serracchiani ad Andrea Marcucci. Mentre Enrico Letta è in versione pompiere: «Troveremo una soluzione».

Pure nel bizzoso mondo M5S piovono dubbi. Nelle chat scatta subito l'allarme: «Come si fa, in mezzo a

una guerra, a minacciare la crisi di governo?», annota un deputato. Il tema agita l'assemblea dei senatori. «Questa posizione è un errore, crea un problema ai patti atlantici siglati, all'alleanza con il Pd e mette a rischio il governo», interviene Primo Di Nicola. L'uscita, segnala un altro parlamentare, crea imbarazzi al ministro degli Esteri Luigi Di Maio, volato a Bruxelles con Draghi per i vertici Nato e G7. Proprio al titolare della Farnesina si aggrappa ora il pezzo di Pd che tifa giallorosso.

Ma nel M5S tanti la pensano come Conte. «Se altri partiti ritengono che la priorità sia l'aumento delle spese militari, voteremo contro e ognuno si assumerà le proprie responsabilità», riprende Ferrara. Molti parlamentari concordano. C'è l'orgoglio del ritorno alle origini, come rimarca Alessandro Di Battista, ora fuori dal Movimento, ma pronto a tornare: «Conte vada avanti, era questo il programma del M5S», applaude Dibba. Che nel 2016, in compagnia di Manlio Di Stefano, Carlo Sibilia e una dozzina di deputati presentò alla Camera una mozione contro l'aumento delle spese militari al 2%, per sganciare l'Italia dalla Nato «gendarme globale». Quello che Di Battista non dice, fanno notare altri grillini meno nostalgici, è che, nonostante il programma, Conte al governo le spese militari le ha aumentate. E che nel 2018 al vertice Nato di Bruxelles, la ministra Trenta ribadì l'o-

biiettivo del 2%, chiedendo di inserire nella quota le spese «per la sicurezza cibernetica». Anche per via delle fibrillazioni interne il M5S non dovrebbe presentare un ordine del giorno al Senato sul decreto Ucraina. Ma ci pensa FdI a smuovere le acque, avanzandone uno che chiede di tenere fede agli impegni presi con la Nato, tentando la Lega.

In realtà la fibrillazione interna al M5S c'è stata anche su un altro punto, delicatissimo: l'audizione dell'ex premier Conte ieri al Copasir. A sollecitarla, stranamente, era stata proprio il Movimento 5 Stelle, insieme con Italia Viva. Creando non pochi imbarazzi agli altri membri del Comitato: perché l'audizione di un ex premier non è una cosa scontata. Soprattutto se, come nel caso di Conte, non ricopre più cariche istituzionali. A togliere tutti dall'imbarazzo è stato però lo stesso Conte con una telefonata al presidente, Adolfo Urso. L'audizione è durata più di due ore. Al centro la visita della delegazione russa in Italia nel 2020. Con, sullo sfondo, un altro giallo: ieri l'ambasciatore russo Sergey Razov ha annunciato che depositerà una denuncia alla procura di Roma. «Quella di Mosca era una missione di tipo sanitario, abbiamo vigilato, non notammo niente di strano» ha detto Conte. Ricordando però come ad accogliere la delegazione a Pratica di Mare non c'era lui. Ma un ministro: Luigi di Maio. © RIPRODUZIONE RISERVATA



LA BATTAGLIA DELLE TLC

Cdp e Tim si siedono al tavolo per studiare la Rete unica

Il 2 aprile la firma di un accordo di confidenzialità Kkr sta alla finestra mentre il titolo sale

di Sara Bennewitz

MILANO – Questa volta potrebbe essere quella buona. Telecom e Open Fiber la prossima settimana saranno impegnate a rivalleggiare nella gara per portare la banda ultralarga nelle aree grigie, oggetto dei bandi del Pnrr, ma all'inizio di aprile dovrebbero firmare il primo accordo per apparecchiare il tavolo delle trattative sulla rete unica, quella che nascerebbe dalla fusione tra le loro due infrastrutture rivali.

Formalmente le offerte dei bandi europei da 3,6 miliardi scadranno giovedì 31 marzo, venerdì è prevista l'apertura delle buste e quindi partirà l'iter delle verifiche dei piani di sviluppo dei singoli concorrenti per aggiudicare le gare al miglior offerente. A quel punto la gara entrerà nel vivo, e Tim e Open Fiber da rivali potrebbero sedersi a un tavolo per studiare come mettere insieme le forze. Secondo fonti finanziarie già il 2 aprile le due società potrebbero firmare un Nda (*Non disclosure agreement*), un patto di riservatezza dove le due aziende non hanno vincoli se non quello di non comunicare a nessuno l'oggetto dei negoziati per dare vita a un'unica infrastruttura in fibra. Quando nel luglio 2020 precedenti gestioni di Cassa depositi e prestiti e di Tim firmarono il primo Nda per la rete unica, due mesi

I punti

1

Il precedente

Nel 2020 la Cassa e Telecom avviarono i negoziati per unire le reti. Ma c'erano uomini diversi alla guida

2

I bandi

Formalmente il 31 marzo scadranno i termini per le offerte dei bandi europei sulle cosiddette aree grigie

3

I risparmi

Secondo gli analisti su investimenti e costi ci sarebbe un risparmio nell'ordine di 4-5 miliardi, senza contare le sinergie sui ricavi



dopo venne perfezionato il Mou (*memorandum of understanding*), un accordo vincolante per sancire i passi formali, le condizioni del matrimonio tra i cavi sottomarini di Sparkle, la rete primaria e secondaria di Tim (detta Netco) e quella di Open Fiber, controllata dalla Cdp al 60% e al 40% dal fondo Macquarie.

Secondo gli analisti l'unione delle due reti potrebbe consentire risparmi nell'ordine di 4/5 miliardi, senza contare le sinergie sui ricavi e la transazione tombale di tutte le cause (2,6 miliardi di euro nel bilancio Tim 2021). Anche dopo le parole di supporto alla rete unica dell'ad di Cdp Dario Scannapieco e del consigliere di Palazzo Chigi Francesco Giavazzi, pronunciate martedì, ieri in Borsa il titolo Tim ha festeggiato con un rialzo dell'8,4% a 0,33 euro.

Anche il fondo Usa Kkr (già azionista della rete secondaria di Tim al 37,5%) ha detto di non «essere con-

▲ Al vertice

Pietro Labriola è nato ad Altamura (Bari) nel 1967. Laureato in Economia all'Università di Bari, è ad e direttore generale di Tim dal gennaio del 2022. In precedenza è stato ad di Tim Brasil

trario» alla prospettiva di una infrastruttura unica «purché crei valore». Stando a fonti finanziarie, nella lettera che Kkr ha inviato a Tim martedì, il fondo avrebbe espressamente escluso dalla sua manifestazione d'interesse la rete di Open Fiber, dicendosi però pronto a discutere un'integrazione successiva. Kkr avrebbe anche messo le mani avanti su un'eventuale offerta: dato che le condizioni di mercato e le prospettive del gruppo sono cambiate rispetto a novembre, anche il prezzo indicativo (che era 0,505 euro per azione) potrebbe cambiare.

Nessun commento da Tim, che ora valuterà come rispondere e se andare avanti con Kkr, aprendo un'eventuale due diligence selettiva. Una decisione delicata, che potrebbe essere demandata a un nuovo cda. Intanto si allunga la lista dei fondi infrastrutturali interessati a investire nella Netco, per agevolare lo scorporo e la successiva vendita, in linea con il piano illustrato il 3 marzo dall'ad Pietro Labriola: dividere Tim in due, e cedere a dei fondi una parte della Netco potrebbe agevolare la via per la rete unica. Cdp farebbe da perno (*anchor investor*), e sarebbe accompagnata da una serie di investitori istituzionali, a un prezzo fissato dai fondi, in modo da fugare i dubbi che essendo sia azionista di Tim (con il 9,9%) che di Open Fiber, ci siano conflitti d'interesse. Sarebbe quindi un'operazione trasparente, come quella fatta da Cdp su Autostrade. Oltre a Kkr, infatti anche Macquarie e Gip Capital sono alla finestra, mentre i private equity come Apollo e Cvc sarebbero interessati a parti della società dei servizi, ServiceCo, ovvero tutte le altre attività di Tim oltre la rete. © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

Carioti, Confindustria

“Gronda non più rinviabile siamo pronti a un'altra marcia”

Si parlava di realizzarla quando ancora non si chiamava “Gronda”. Perché sulla necessità di costruire una nuova autostrada da Vesima a Bolzaneto, quasi tutta in galleria, si discute dalla fine degli anni '80. Boccia come “Bretella”, l'opera è ritornata come “Gronda” con il primo “dibattito pubblico” italiano, voluto dall'allora sindaca Marta Vincenzi. Ma lo stallo non ha mai avuto fine. E adesso gli imprenditori genovesi si dicono pronti anche a una nuova marcia, come quella guidata dai vertici dell'epoca di Confindustria e Camera di Commercio, Giovanni Calvini e Paolo Odone. «Qualsiasi cosa pur di avere attenzione dal governo a cui spetta l'ultimo via libera» spiega Andrea Carioti, vicepresidente di Confindustria Genova con delega alle Infrastrutture e alla Rigenerazione Urbana. Due responsabilità che sono direttamente connesse, dice, perché proprio con le nuove infrastrutture si consente ai territori di vivere meglio.

Ma che cosa manca davvero per poter aprire i cantieri?

«Il via libera del ministero delle Infrastrutture, l'ultimo».

Sembra sempre che manchi qualcosa...

«In effetti, senza andare troppo in là nel tempo, sembrava che la scelta di affidare la decisione a un dibattito pubblico, nel 2009, potesse essere risolutiva, ma così non è stato. Poi nel 2018 è arrivato il progetto esecutivo dopo l'intesa con l'Unione Europea. Ma il governo dell'epoca decise di sottoporre tutte le grandi opere a una valutazione costi-benefici. E ci fu una nuova battaglia d'arresto».

Poi il crollo del Morandi bloccò tutto, con la volontà di togliere la concessione ad Aspi mentre l'accordo con l'Europa prevedeva l'allungamento della stessa di 4 anni. Si può ripartire ora?

«Intanto mi lasci dire che di fronte a una tragedia come quella del ponte, il dolore ha la precedenza su ogni cosa. Poi però a mio avviso si rafforza anche la necessità di avere nuove infrastrutture in grado di sopperire

La Gronda
Una elaborazione al computer del progetto della Gronda di Ponente, si attende l'ultimo ok dal governo



— “ —

alle carenze del territorio. Si è discusso per anni della concessione. Con il passaggio del capitale a Cassa Depositi e Prestiti credo si possa procedere, ma resta sempre necessario il pronunciamento finale del ministero delle Infrastrutture».

Ci sarà?

«Noi lo vogliamo. Intanto con l'accordo di ristoro legato al ponte sono previsti anche i finanziamenti per il tunnel della Valfontanabuona, che è poi il primo pezzo della Gronda di Levante. Abbiamo un'occasione unica, adesso, di far marciare tutto insieme. Non possiamo perderla».

Ma il tracciato può cambiare?

«La posizione di Confindustria da questo punto di vista è chiara: non cambiamo più nulla, altrimenti tutto si ferma di nuovo. Non possiamo permettercelo. Oltretutto in questa fase stiamo anche beneficiando di finanziamenti come mai accaduto prima, con il Pnr e altri fondi. Iniziamo e cerchiamo di finire prima possibile. La Liguria, se vuole liberarsi dal suo isolamento, ha bisogno di infrastrutture. Per la

ferrovia abbiamo Terzo Valico e nodo, ora serve l'ultima firma per la Gronda, utile anche per il territorio».

La Gronda è un'opera pesante in un territorio fragile. Non sarà proprio il territorio a pagare il conto più salato?

«Avere le infrastrutture significa offrire più strade a tutti e favorire l'industria, il turismo, la portualità. Significa anche assicurare al territorio un ritorno economico importante in termini di occupazione e di ricchezza. Ma offrire un'arteria in più vuol dire anche non caricare sulla viabilità esistente tutto il traffico, bilanciare i flussi, rendere meno complesso muoversi. La Gronda se vogliamo è già partita, sono stati fatti gli espropri, Aspi ha già parecchie persone dedicate al progetto qui a Genova. Noi chiediamo condivisione, istituzioni, Camera di Commercio, Cna, Ance. Siamo pronti anche a marciare di nuovo, se necessario».

(massimo minella)

Andrea Carioti

Non è un beneficio solo per le imprese e il lavoro, ma anche per il nostro territorio

— ” —

L'INTERVISTA DELL' EX PREMIER AGITA LA MAGGIORANZA. IL PD: GOVERNO A RISCHIO

Draghi a Conte: sulle armi non torno indietro

CARLO BERTINI E FEDERICO CAPURSO - PAGINE 14 E 15

Il governo

Draghi a Conte: rispetterò i patti Nato Pd in rivolta: "Di Maio è più affidabile"

Il premier stoppa il leader 5S. Letta: "Sulle spese militari troveremo una soluzione" l'ira dei dem: non si può mettere a rischio l'esecutivo, l'avvocato del popolo è allo sbando

IL CASO

CARLO BERTINI
ROMA

La risposta come sempre è tagliente, «noi abbiamo questo impegno, che è storico per l'Italia, e continueremo ad osservarlo», dice Mario Draghi, incalzato a Bruxelles, lasciando intendere che un ex premier come Giuseppe Conte dovrebbe sapere cosa comporti un patto assunto da anni in sede Nato. E' chiaro che al capo del governo non sia andata giù la minaccia, lanciata dalle colonne di questo giornale dal leader 5 Stelle, di non far votare in Senato l'aumento delle spese militari, perché «la priorità è il caro bollette». Minaccia reiterata al congresso dell'Anpi: rispetto alle attese del Paese su sanità, lavoro ed energia, «sarebbe una scelta ignobile», ha rincarato la dose Conte. E a peggiorare le cose, il fatto che la sua minaccia sia stata lanciata proprio il giorno in cui Draghi è impegnato in una missione cruciale in Europa, con tutti i leader, Biden in testa, di fronte ai quali l'Italia avrebbe dovuto presentarsi come paese unito e affidabile. Considerazione, questa, che rimbalza nelle chat del partito più fedele al premier, il Pd: scosso dai malumori nel vedere il suo

principale alleato prendere un crinale così poco rassicurante per il governo.

Stop dagli uomini di Guerini

«Il nodo di fondo è: come facciamo noi a stare con questi? Ogni giorno ce ne è una più grave». Ese è uno dei capi della sinistra dem, Matteo Orfini, a parlare così dopo lo stop di Conte sulle spese militari da implementare; se pure Enrico Letta non abbia sentito l'urgenza di chiarire le cose con il suo alleato, si può ben immaginare cosa dica l'ala più storicamente atlantista: quella capitanata dal ministro della Difesa Lorenzo Guerini. Il portavoce della sua corrente "Base riformista", Alessandro Alfieri, esterna un sentimento che accomuna il grosso delle truppe Pd di Camera e Senato, alla vigilia di un voto mercoledì al Senato sugli ordini del giorno per aumentare le spese per armamenti al 2% del Pil. Il succo è semplice: Conte ha superato il limite. «Gli impegni sulla difesa dice Alfieri - sono da rispettare, sappiamo che vanno trovate formule condivise anche insieme ai 5 Stelle. Ma ci sono delle linee rosse da non superare, la prima è non mettere a rischio il governo in un momento come questo».

Insomma, la misura è colma, pure dirigenti vicini al segretario, in camera caritatis, si lasciano andare a sfoghi di

questo tenore: «Conte è allo sbando, prova a recuperare un ruolo con i grillini ortodossi, ma i gruppi non lo seguono. Di Maio è più serio e affidabile, ha un ruolo anche internazionale in questa fase e lo vuole tutelare».

Maggioranza a rischio sul Def

Poi è chiaro che a Enrico Letta tocchi la parte del pompiere che «getta acqua sul fuoco», come dicono i suoi. Di fronte

a Conte che avverte «ognuno farà le sue scelte», il segretario dem prova a esercitare una moral suasion con il suo alleato, convinto che «il governo non cadrà sulle armi». Se pure si pattinerà sulle uova mercoledì in Senato sugli ordini del giorno, che non equivalgono però a voti di fiducia, quando in aprile si tratterà di votare il Def per la manovra di bilancio, con le tabelle di spesa, non si potrà più scherzare. «Non credo ci saranno problemi su questi temi», dice Letta. «Sono convinto che troveremo le soluzioni, in questo momento in c'è bisogno di essere molto uniti e determinati».

La Meloni subito ne approfitta

Peccato che al Senato ci sia già fibrillazione: la Meloni ha fatto depositare un ordine del giorno per aumentare le spese al 2%, puntando sulle spaccature della maggioranza. E c'è il rischio che anche i renzia-

ni di Italia Viva facciano lo stesso per sferzare i 5stelle. L'ex capogruppo dem, Andrea Marcucci, vicino a Renzi, è il primo a stratonare Conte: «Non si minaccia una crisi di governo durante una guerra in Europa». E anche la capogruppo alla Camera, Debora Serracchiani, dice lo stesso, facendo capire che aria tira ai piani alti del partito. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Per trovare un accordo
c'è tempo fino
ad aprile quando
si voterà il Def**

L'allarme della Croce Rossa "Rischio di tratta di minori"

In Ucraina «siamo arrivati a otto milioni di sfollati». Se questo fenomeno non viene gestito, c'è il rischio della tratta e del traffico di minori» avverte il vicepresidente della Croce Rossa italiana, Rosario Maria Gianluca Valastro.



Anna Frank brucia a Milano la Z dell'invasione russa

Anna Frank con nastro blu e giallo al collo e una candela con la quale sta bruciando la Z, simbolo dell'invasione russa in Ucraina. L'opera comparsa a Milano in via Pio IV è firmata dallo street artist aleXsandro Palombo.



ENRICO LETTA
SEGRETARIO
DEL PARTITO DEMOCRATICO

Non credo ci saranno problemi sulle spese militari con Conte. Troveremo soluzioni, bisogna restare uniti.



ALESSANDRO ALFIERI
SENATORE PD ED ESPONENTE
DI BASE RIFORMISTA

Ci sono delle linee rosse da non superare, la prima è non mettere a rischio il governo proprio ora.

Su La Stampa



Nell'intervista pubblicata ieri su «La Stampa» il presidente del Movimento Cinque Stelle, Giuseppe Conte dice di essere contrario all'aumento delle spese militari in Italia. «Il Movimento non può fare altro che votare contro» ha spiegato il leader 5S che ha poi aggiunto che per lui «l'urgenza deve essere proteggere le famiglie italiane e le imprese dalla crisi».

I dubbi di Orfini: come facciamo a stare con i grillini. Ogni giorno ce n'è una più grave.

Caritas: servono 20 milioni per accogliere i rifugiati

«Si stimano 20 milioni di euro per l'accoglienza ai profughi e circa la metà dei soldi è stata raccolta» ha spiegato monsignor Redaelli, presidente di Caritas Italiana, precisando che l'associazione ha già fornito seimila posti di accoglienza.



Tatiana, la profuga che prepara aiuti umanitari per il suo Paese

È arrivata in Italia fuggendo dai bombardamenti a Kiev l'11 marzo. Ora Tatiana è a Milano, dove viveva già la figlia, e aiuta le associazioni di volontariato, come Refugees Welcome Italia, a preparare pacchi con aiuti umanitari per l'Ucraina.



Pil l'Istat rifà i conti

Un errore di calcolo: l'aumento 2021 è +7,1% e non +7,5%
il governo accelera sul Def, crescita giù di un punto
verso nuovi aiuti per 10 miliardi contro il caro-energia

GABRIELE DE STEFANI

Un errore di calcolo e l'Istat deve rifare i conti: il Pil nominale nel 2021, l'anno della grande ripartenza, non era cresciuto del 7,5%, ma del 7,1-7,2%. Che cos'è successo? L'Istituto aveva considerato valori troppo bassi per i prezzi delle importazioni di gas che, per ragioni statistiche, vengono usati come deflatori del valore del Pil: sottovalutate le quotazioni del metano schizzate alle stelle già nella parte finale dello scorso anno, bisogna rifare i conti. Un Pil nominale più basso significa anche una variazione del rapporto tra prodotto interno lordo e debito pubblico: la discesa non è dal 155,3 al 150,4%, ma si ferma circa al 151%, secondo le stime di Carlo Cottarelli, direttore dell'Osservatorio sui conti pubblici della Cattolica.

Una variazione che, con i palletti europei sulla finanza pubblica sospesi, sarà indolore. Non cambiamo invece il +6,6% del Pil reale e il rapporto deficit-Pil al 7,2%, dopo il 9,6% del 2020.

La correzione dell'Istat arriva mentre il governo inizia a stringere sul Def, il Documento di economia e finanza che l'esecutivo deve presentare entro il prossimo 10 aprile («chiuderemo entro la fine del mese» assicura la viceministra del Tesoro Laura Castelli). In un contesto inevitabilmente dominato dalle incertezze: «Quest'anno è particolarmente difficile scrivere il Def, sicuramente dovremo rivedere al ribasso la crescita dal 4% al 3% circa» dice la sottosegretaria Maria Cecilia Guerra.

Il ministro Daniele Franco in audizione al Senato spiega che servirà ancora una manovra espansiva, con risorse destinate al mondo produttivo in diffi-

coltà per il caro-energia esasperato dalla guerra: «Nel programma di stabilità 2022 sarà messo a punto il quadro previsivo e macroeconomico di finanza pubblica e saranno considerati i fattori di rischio legati al conflitto in Ucraina. Nel complesso abbiamo già autorizzato interventi per 19 miliardi di euro, di cui 14 per i primi due trimestri di quest'anno - aggiunge Franco -. Ora stiamo valutando nuove misure per le imprese, anche considerando il quadro temporaneo in materia di aiuti di Stato adottato dalla Commissione europea per sostenere l'economia in questa fase. Sono contemplati interventi per esigenze di competitività e misure compensative per i costi dell'energia che sembrano in linea con quanto messo in campo dal governo italiano». Secondo le stime potrebbero liberarsi altri 10 miliardi di euro da de-

stinare a famiglie e imprese colpiti dal caro energia e dagli effetti della guerra

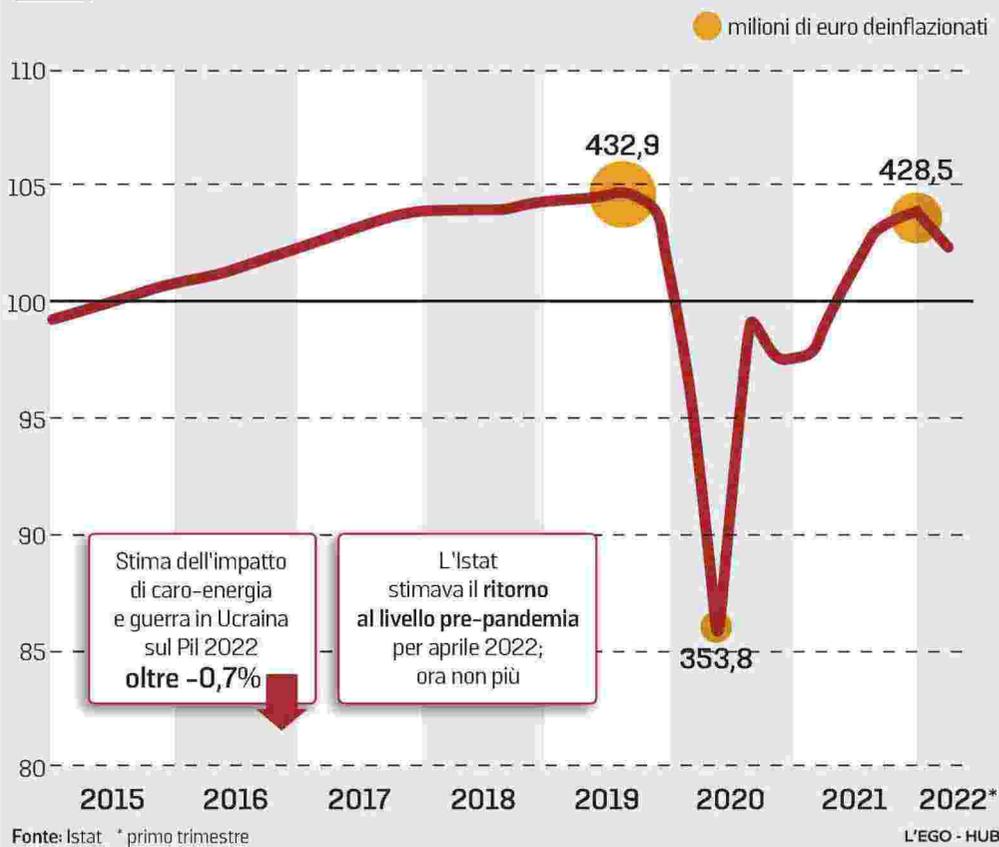
Il Tesoro guarda in direzione di Bruxelles anche sul fronte della sospensione del Patto di Stabilità che, sottolinea Franco, «la Commissione sta valutando con grande attenzione di mantenere anche per il 2022». «C'è bisogno che l'Europa capisca che ci vogliono delle risorse fatte a debito comune europeo - aggiunge Castelli -. Questo è molto importante per la tenuta finanziaria dell'Europa e dell'Italia. Sono certa che la strada si troverà e sarà positiva. È in corso un dialogo continuo con Bruxelles, che spero ci permetta di non pensare solo a risorse nazionali per far fronte a questo momento, e che mi auguro riprenda la consapevolezza di dover fare insieme che era nata durante il periodo più difficile della pandemia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scadenza
è per il 10 aprile
Castelli: «Documento
pronto a fine mese»



LA CRESCITA REALE



Stima dell'impatto di caro-energia e guerra in Ucraina sul Pil 2022 oltre -0,7%

L'Istat stimava il ritorno al livello pre-pandemia per aprile 2022; ora non più



DANIELE FRANCO
 MINISTRO DELL'ECONOMIA



La linea dell'Ue sugli aiuti di Stato ci consente altri interventi a sostegno delle imprese

Bruxelles valuta molto seriamente la sospensione del Patto di Stabilità anche per il 2022

SU LA STAMPA



Il tema è stato sollevato in un editoriale di Carlo Cottarelli diecigiorni fa su "La Stampa": al direttore dell'Osservatorio dei conti pubblici della Cattolica non tornavano le cifre sui prezzi delle importazioni di gas in Italia. Ora l'Istat corregge il dato

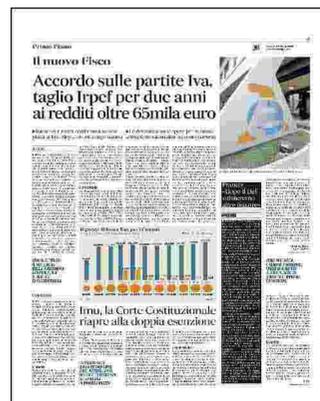
Franco: «Dopo il Def valuteremo altre misure»

GLI AIUTI

ROMA Dopo il Def valuteremo altre misure a sostegno delle imprese colpite dagli effetti della guerra in Ucraina. L'indicazione giunta dal ministro dell'Economia Daniele Franco risponde alle richieste della politica e del mondo produttivo alle prese con il caro-energia e il contraccolpo delle sanzioni alla Russia. Ma sulle risorse da mettere a disposizione il capitolo resta ancora aperto.

Il via libera della Commissione Ue al nuovo schema sugli aiuti di Stato sbarrava la strada a nuovi interventi in deficit ma il governo avrà un quadro chiaro del margine di manovra disponibile solo dopo le previsioni del Documento di economia e finanza atteso al varo la settimana prossima, forse giovedì. Per gli interventi si ragiona su ristori e garanzie sui prestiti mirati a sostegno dei settori più colpiti da caro-energia e sanzioni, dall'acciaio alla ceramica, ma anche tessile, alimentare e vetro, per citarne alcuni dell'elenco pubblicato dall'Ue.

«L'aggiornamento delle previsioni macro consentirà di valutare la necessità di ulteriori ed eventuali misure di sostegno alle imprese», ha spiegato Franco al Question Time alla Camera. Il governo, ha aggiunto, «sta valutando il nuovo quadro temporaneo in materia di aiuti di Stato, adottato ieri dalla Commissione europea, per sostenere l'economia nel contesto dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. In tale atto sono contemplati, entro determinati limiti e condizioni, interventi a favore delle imprese per esigenze di competitività e misure compensative per i costi dell'energia, che appaiono in linea con gli interventi messi in campo dal governo italiano con i recenti decreti legge».



Cessione di Ita, scelti gli advisor dal Tesoro

IL CASO

ROMA Il Tesoro prova ad accelerare sulla cessione di Ita Airways. Sono stati infatti individuati gli advisor per la privatizzazione. Si tratterebbe di Equita e dello studio legale internazionale Gianni Origoni. E' un passaggio decisivo perché solo dopo il lavoro dei consulenti - chiamati a valutare in maniera indipendente le varie proposte sul tappeto - l'operazione di vendita della maggioranza della compagnia di bandiera entrerà nel vivo. Ieri il ministro dell'Economia Daniele Franco ha fornito l'identikit del futuro partner. Tre gli aspetti essenziali. La dimensione industriale: si mira ad una compagnia solida e redditizia, con prospettive di crescita della società. Cruciali anche l'accesso ai mercati strategici e l'operatività sul lungo raggio. Terzo punto. La crescita di Ita deve tradursi in sviluppo di occupazione di qualità e sostenibile. Di più al question time al Senato, Franco non ha detto. In lizza ci sono Delta Airlines insieme ad Air France che starebbero ragionando su un'alleanza con Msc, soffiando così a Lufthansa la possibilità di accordo con il colosso mondiale del cargo e delle crociere. Sull'altro fronte, come noto, il tandem Msc-Lufthansa che da più di un mese ha scoperto le carte, puntando sulle sinergie sia nel trasporto merci che sul fronte passeggeri. Al dicastero guidato da Daniele Franco vanno ovviamente con i piedi piombo, rispettando al millimetro la procedura aperta e trasparente che è stata stabilita dal Dpem. Soprattutto non hanno fretta visto che la compagnia di bandiera fa gola a molti. Del resto il Tesoro ha già stanziato per Ita circa 1,1 miliardi: 20 milioni come conferimento mento di capitale e

altri 400 milioni di liquidità che arriveranno entro il mese. Msc, secondo i rumor, vuole riconoscere un premio al Tesoro quale azionista di controllo. Se questo "premio" fosse del 10-15%, allora Msc assegnerebbe a Ita un valore di 1,2-1,3 miliardi.

La proposta francese non è ancora nota. Spetterà ora agli advisor analizzare a fondo i due piani, individuando la soluzione migliore. Un rebus non facile da sciogliere perché la maggioranza è divisa. Alla Lega piace il polo con Msc e Lufthansa, mentre il Pd spinge per il tandem franco-americano. Palazzo Chigi per ora non dà indicazioni.

LA VIA GREEN

Intanto all'aeroporto di Fiumicino cresce la disponibilità di Saf (sustainable aviation fuel), il biocarburante per l'aviazione in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni di CO2 del settore aereo. Da oggi il Leonardo da Vinci incrementerà la distribuzione in modo che Ita Airways possa dedicare per tutto il 2022 due tratte al progetto di decarbonizzazione, la Roma-Venezia e la Roma-Barcellona. Per l'ad di Aeroporti di Roma, Marco Troncone, «la decarbonizzazione del settore è una priorità assoluta, non sarà un percorso breve, ma servono azioni già da subito come questa in partnership con Eni ed Ita Airways».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**MSC-LUFTHANSA
 E AIR FRANCE-DELTA
 IN LIZZA PER
 DIVENTARE PARTNER
 DELLA COMPAGNIA
 DI BANDIERA**



Attacco hacker al Gruppo Fs, treni merci in sofferenza

Cyber sicurezza

Tabelloni degli orari in tilt e biglietterie automatiche fuori uso in diverse stazioni italiane, con gli agenti della polizia ferroviaria impegnati per ore a dare assistenza ai passeggeri. Il giorno dopo l'attacco informatico che ha colpito i sistemi di Ferrovie dello Stato, paralizzando le biglietterie, una serie di attività è proseguita a singhiozzo. Ieri però i problemi non sono stati originati dal virus (il malware utilizzato è di tipo ransomware e sarebbe ascrivibile a fenomeni crimi-

nali internazionali che hanno colpito diverse realtà industriali nel mondo) ma dall'estrema cautela con la quale Trenitalia e Rfi stanno procedendo alla riattivazione dei sistemi danneggiati. Ieri, i treni passeggeri hanno circolato regolarmente, mentre si sono registrate cancellazioni e rallentamenti nel traffico merci, sempre dovute all'inibizione cautelativa di alcuni sistemi informativi. Un intoppo logistico che arriva in un momento di stress per le aziende italiane, già alle prese con enormi difficoltà di approvvigionamento dettate prima dalla pandemia e ora dalla crisi in Ucraina.

—M.Mor.

RIPRODUZIONE RISERVATA

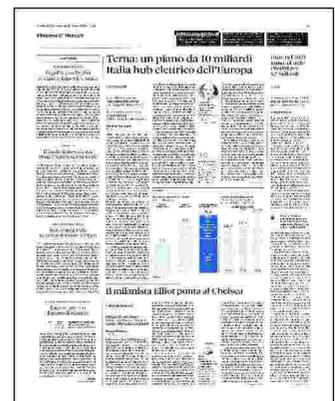


ITA: 2 NUOVE ROTTE CON SAF ENI

Dopo essere stato il primo scalo in Italia a disporre di Saf (Sustainable Aviation Fuel), il biocarburante per l'aviazione, da materie prime rinnovabili, prodotto

da Eni, da oggi l'aeroporto di Fiumicino Leonardo da Vinci incrementa la distribuzione in modo che Ita Airways possa dedicare per tutto il 2022 due tratte al progetto di decarbonizzazio-

ne, la Roma-Venezia e la Roma-Barcellona. Si tratta di un'ulteriore accelerazione di Aeroporti di Roma sul fronte della sostenibilità e della decarbonizzazione del settore.





Home > Nautica > Genova, ecco la flotta di vele d'epoca allo Yacht & Garden 2022

Località di mare Nautica

Genova, ecco la flotta di vele d'epoca allo Yacht & Garden 2022

Di Davide Gambardella 24 Marzo, 2022 0



Genova si prepara ad accogliere una flotta di barche a vela d'epoca e classiche in occasione di **Yacht & Garden**, la mostra-mercato di fiori e piante, ad accesso libero, che si svolgerà dal 20 al 22 maggio 2022 presso il **Marina Genova**. L'iniziativa intende celebrare i 15 anni della fondazione di uno dei porti turistici più importanti del Mediterraneo. Gli yacht a vela sosterranno presso una banchina d'onore a loro riservata, dove potranno essere ammirati dagli oltre 10.000 visitatori attesi in quei giorni nel capoluogo ligure. Tra le iniziative di carattere "marinresco" la proposta di restauro del gozzo centenario **GianOrietta**, l'incontro con il maestro d'ascia **Roberto Guzzardi**, la presentazione di un libro di **Giovanni Panella**, di una Guida lungocosta dedicata ai giardini botanici sul mare e un dibattito pubblico sui progetti innovativi contro l'inquinamento da plastica del nostro Mediterraneo.

Yacht & Garden 2022, il verde e il blu

Il verde e il blu, perfettamente integrati tra loro. Saranno questi i due colori protagonisti della quattordicesima edizione di **Yacht & Garden**, la mostra-mercato di fiori e piante in programma dal 20 al 22 maggio 2022 presso il porto turistico di **Marina Genova** (a 5 minuti dall'Aeroporto Internazionale C. Colombo, ingresso e parcheggio gratuiti).

Proprio per celebrare i 15 anni dall'inaugurazione di quello che è diventato uno dei **Marina** più apprezzati del Mediterraneo, con tre darsene e 500 posti barca, verrà allestita una banchina che ospiterà alcune tra le più belle barche a vele d'epoca e classiche tuttora naviganti. Il pubblico, sono attesi oltre 10.000 visitatori, potrà intrattenersi con i comandanti e i membri di equipaggio presenti in banchina per scoprire storie e caratteristiche di queste affascinanti imbarcazioni. Di seguito gli orari di apertura della manifestazione: venerdì 20 maggio dalle 14 alle 19, mentre sabato e domenica 21 e 22 maggio **Yacht & Garden** sarà aperto al pubblico dalle 10 alle 19.

La flotta di vele d'epoca

Le imbarcazioni attese a Genova, costruite in legno o acciaio e di lunghezza compresa tra 9 e 50 metri, sono rappresentative di almeno un secolo di storia dello yachting. I loro progetti sono stati realizzati dai migliori yacht designer e costruttori navali: da **Camper & Nicholson** a **Laurent Giles**, da **John Alden** a **Colin Archer** e **Cesare Sangermani**. Anche la **Marina Militare** potrebbe presenziare con una o più unità storiche a vela tradizionalmente impiegate per l'addestramento degli allievi. Le vele d'epoca presenti a **Yacht & Garden 2022** verranno ospitate gratuitamente presso una "banchina d'onore riservata". Armatori ed equipaggi saranno ospitati per una cena a buffet dedicata alla cucina ligure, con openbar e intrattenimento musicale assieme agli organizzatori, espositori ed altri ospiti. Potranno inoltre partecipare a tutti gli eventi collaterali, usufruire di convenzioni con i bar e i ristoranti del Marina e scegliere se prolungare l'ormeggio a condizioni agevolate.

Tra i velieri e la goletta di Charlie Chaplin

Tra le imbarcazioni attese a Genova anche la goletta aurica **Invader** (1905), 50 metri di lunghezza, sulla quale si conobbero, per poi sposarsi, i divi del cinema muto **Charlie Chaplin** e **Paulette Goddard**. Accanto a lei **Jacob Meindert** (1953), scafo in acciaio, esempio di come un ex rimorchiatore rompighiaccio costruito in Germania possa trasformarsi in una veloce goletta a gabbio lunga 38 metri. Identico armo velico per **Pandora** (1994), 30 metri, ricostruzione in pino di Carelia di un antico postale ottocentesco. La barca, già ingaggiata per produzioni televisive come "**Elisa di Rivombrosa**" o il film "**N lo e Napoleone**" di **Paolo Virzì**, viene impiegata dall'associazione **Vela Tradizionale** per crociere di istruzione marinairesca a favore di giovani allievi desiderosi di apprendere l'arte dell'andar per mare. Anche **Amore Mio** (1964), 11,22 metri, pur se di dimensioni minori ha un armo velico a goletta aurica con bompresso che le consente di essere impiegata come piccola nave scuola, attività che ha svolto per anni a favore della **Sta-I**, la **Sail Training Association Italia** di base presso lo **Yacht Club Italiano di Genova**.

Sangermani, la leggenda ligure delle barche in legno

Il **Cantiere Sangermani**, tra i più famosi costruttori navali di barche da diporto in legno, è un nome leggendario della cantieristica nazionale. Oggi non esiste evento legato allo yachting ove non sia presente qualche scafo varato dallo storico cantiere ligure di Lavagna, riconoscibile dai tre pallini dorati dipinti sulle fiancate poppiere (la lettera 'S' del Codice Morse). **Paulena** (1966), 22,89 metri, è stata assidua frequentatrice delle regate di vele d'epoca in tutto il Mediterraneo. **Tulli** (1960), 14,95 metri, ha ripreso il mare dopo essere rimasta ricoverata in un capannone per ben 35 anni. **Mà Vista** (1972), 9,26 metri, è l'ultima barca che **Cesare Sangermani**, padre di Cesarino mancato nel 1976, ha disegnato e costruito per sé. Il nome, "malvista" in dialetto ligure, deriva dall'ostilità della famiglia Sangermani che non vedeva di buon occhio che un loro membro costruisse una barca per sé.

Greylag compie 90 anni

Tra le altre barche presenti a Genova **Nordlys** (1915), 12,85 metri, un robusto motoveliero di costruzione norvegese. **Barbara** (1923), 18,96 metri, è invece appartenuta al **Barone Amaury de la Grange** e al **Conte Robert-Jean de Vogue**, General Manager di **Moët & Chandon** e creatore del marchio **Dom Pérignon**. La piccola **Greylag** (1932), nata dalla matita dello yacht designer britannico **Thomas Harrison Butler** che nella vita svolgeva anche la professione di oculista, è stata costruita nel Kent e a Genova celebra i suoi primi 90 anni di vita e di mare. Arriverà nel capoluogo ligure proveniente da Imperia, dove fa base. La francese **Jalina** (1946) è stata definita da una rivista dell'epoca "Un magnifique animal de course". **Forban 5** (1954), 15,30 metri, è invece diventata materia di studio per gli studenti universitari genovesi, che a bordo hanno scoperto come si restaura una vela d'epoca. Di progetto inglese e costruzione veneziana è **Famalù** (1957), lunga 15,95 metri. Il **Brigand 9,50 Antares** (1974) rappresenterà l'**ANMI**, l'**Associazione Nazionale Marinai d'Italia** che raggruppa i congedati della **Marina Militare**. Infine **Half Moon** (1982), 15,72 metri, costruita in Olanda su progetto dell'americano **John Alden**, che ha appena concluso un importante refitting durato circa due anni.

Iniziative marinaresche a terra

Laboratori anche per i più piccoli, composizioni floreali, consigli di giardinaggio da parte di esperti vivaisti, shopping, una mostra sulle tinture naturali e un atelier di decorazione dipinta, cosmesi, mercatino alimentare bio, musica, fotografia naturalistica, arte cartايا, danza, teatro itinerante. **Yacht & Garden** sarà tutto questo, ma non solo. A corollario dell'esposizione di vele d'epoca in acqua, verranno organizzati alcuni eventi legati al mondo della marineria tradizionale. Venerdì e sabato 20 e 21 maggio, durante l'intero orario di apertura di Y&G, a bordo della goletta **Pandora** verrà presentato "Progettare la tradizione", una proposta di restauro del gozzo centenario **GianOrietta**, con esposizione e presentazione di tavole del progetto a cura degli studenti del corso di **Design Navale e Nautico dell'Università di Genova**.

LEGGI ANCHE: [Riparte da Genova il Female Offshore Mediterranean Championship](#)

Venerdì alle ore 17.30 **Nicoletta Campanella**, scrittrice di riferimento nel mondo del gardening, presenterà "Una rotta blu per itinerari verdi. I giardini sottocosta", una preziosa Guida per scoprire i più interessanti giardini botanici che profumano di mare. Nell'ambito di "Alberi naviganti e musicanti", omaggio alle antiche arti dei maestri d'ascia e dei liutai, domenica 22 maggio alle ore 15, sempre a bordo della goletta **Pandora**, lo scrittore e giornalista **Giovanni Panella** presenterà il suo ultimo libro "Gozzi, pescatori e marinai. Storie del Mediterraneo" (Ed. La Nave di Carta, 2021). Alle ore 16 seguirà "Incontro di arti e passioni", una conversazione con **Roberto Guzzardi**, maestro d'ascia, **Pio Montanari**, liutaio e **Marcello Fera**, violinista, compositore e amante del mare, coordinata da **Tiziana Canfori**, docente del Conservatorio "Niccolò Paganini" di Genova. Non mancherà, venerdì 20 maggio alle ore 15, l'incontro divulgativo "**Med Plastic Free**" sulle ricerche e i progetti innovativi contro l'inquinamento da plastica del nostro Mediterraneo, moderato dall'architetto **Lucia Pozzo**, scrittrice e comandante della vela storica **Tirrenia II** del 1914.

Iscriviti alla Newsletter per rimanere aggiornato su tutte le news!

ISCRIVITI



CROCIERE

La CBS produrrà una nuova serie di Love Boat. Ma non tutti i fans saranno felici

24 MARZO 2022 - Giovanni Roberti



Fa già discutere il progetto di trasformare la storica serie tv in un reality show nel Mediterraneo



Los Angeles – E' stato uno dei telefilm cult degli anni a cavallo tra i Settanta e gli Ottanta, ed ora la CBS prova a rilanciarlo con una formula, però, che rischia di fare storcere il naso ai milioni di fans della storica serie tv.



Il programma si chiamerà **The Real Love Boat**, si ispirerà chiaramente all'originale **Love Boat**, ma avrà come protagonisti uomini e donne single alla ricerca dell'anima gemella, o di una classica avventura, a bordo di una nave della flotta **Princess Cruises** in navigazione nel Mediterraneo. CBS collaborerà al progetto con l'emittente australiana Network 10.

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Mi iscrivo](#)

“Come l’amata serie originale, gli indispensabili membri dell’equipaggio, tra cui il comandante e il direttore di crociera, giocheranno ruoli chiave nello show e nella navigazione nelle acque romantiche e talvolta turbolente che ci attendono”, secondo la CBS.

Dopo un mese trascorso in mare, la coppia vincitrice porterà a casa un premio in denaro insieme a una super-crociera a bordo di una nave Princess Cruises, che **sarà partner esclusivo della serie.**

La serie **The Love Boat** è andata in onda dal 1977 al 1987 in tutto il mondo. Un sequel, “**Love Boat: The Next Wave**“, interpretato da Robert Urich, è andato in onda su UPN dal 1998 al 1999.

Il cast originale di “Love Boat” – tra cui il ‘captain’ Gavin MacLeod (**morto l’anno scorso**), Fred Grandy (Gopher, il capo commissario), Ted Lange (Isaac, il barista), Bernie Kopell (Doc, il medico di bordo), Lauren Tewes (direttore di crociera Julie) e Jill Whelan (Vicki, la figlia del capitano) si è riunita nel corso degli anni per vari eventi, tra cui una celebrazione nel 2015 per **il 50° anniversario di Princess Cruises** e nel 2017 per ricevere una stella sulla Hollywood Walk of Fame.

I diritti oggi sono di proprietà di **CBS Studios** che, insieme a CBS e Network 10, sono marchi Paramount Global. La produzione inizierà quest’estate ed entrambe le versioni andranno in onda negli Stati Uniti e in Australia entro la fine dell’anno.

“The Love Boat è un concetto romantico e senza tempo con un fascino universale. Siamo entusiasti di riproporre questa popolare serie per il pubblico di due paesi diversi”, **ha affermato il CEO e presidente George Checks.**

The Real Love Boat sarà prodotto da **Eureka Prods** in associazione con Buster Prods. Chris Culver, Paul Franklin e Wes Dening sono i produttori esecutivi di Eureka. Il casting è in corso.

ShipMag.

Gancio Editore

Partita Iva 02650580992

redazione@shipmag.it

direttore@shipmag.it

Sezioni

Crociere

Cargo

Yacht

Porti

Logistica

Green&Tech

Video

Interviste

Informazioni

Chi siamo

Newsletter

Contattaci

Privacy Policy

Seguici

