



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 02 marzo 2022**



Prime Pagine

02/03/2022	Corriere della Sera Prima pagina del 02/03/2022	8
02/03/2022	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 02/03/2022	9
02/03/2022	Il Foglio Prima pagina del 02/03/2022	10
02/03/2022	Il Giornale Prima pagina del 02/03/2022	11
02/03/2022	Il Giorno Prima pagina del 02/03/2022	12
02/03/2022	Il Manifesto Prima pagina del 02/03/2022	13
02/03/2022	Il Mattino Prima pagina del 02/03/2022	14
02/03/2022	Il Messaggero Prima pagina del 02/03/2022	15
02/03/2022	Il Resto del Carlino Prima pagina del 02/03/2022	16
02/03/2022	Il Secolo XIX Prima pagina del 02/03/2022	17
02/03/2022	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 02/03/2022	18
02/03/2022	Il Tempo Prima pagina del 02/03/2022	19
02/03/2022	Italia Oggi Prima pagina del 02/03/2022	20
02/03/2022	La Nazione Prima pagina del 02/03/2022	21
02/03/2022	La Repubblica Prima pagina del 02/03/2022	22
02/03/2022	La Stampa Prima pagina del 02/03/2022	23
02/03/2022	MF Prima pagina del 02/03/2022	24

Primo Piano

01/03/2022	Tele Nord Guerra in Ucraina, Giampieri: "Si pensa di vietare ingresso in porti Ue a navi russe"	TELENORD 25
------------	---	--------------------

01/03/2022	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 10	26
Accordo di collaborazione fra ministero Infrastrutture Comando generale delle Capitanerie di porto e Assoporti		

Genova, Voltri

01/03/2022	BizJournal Liguria	28
Montani (Bper): «In Carige faremo investimenti importanti per lo sviluppo del territorio»		
01/03/2022	Genova Today	30
Culmv, presidio per salvare 88 posti di lavoro		
01/03/2022	Genova Today	31
Road to Expo Dubai: nautica, la grande bellezza della Liguria		<i>Redazione</i>
02/03/2022	L'Avvisatore Marittimo Pagina 4	32
«Nell'alessandrino il motore del retroporto»		
01/03/2022	Shipping Italy	34
Terminal San Giorgio non molla sul fronte passeggeri a Genova Sampierdarena		

Ravenna

01/03/2022	Il Nautilus	35
RAVENNA E T.C.R. ACCOLGONO L' ARRIVO DELLA NAVE CHE OFFRE IL COLLEGAMENTO DIRETTO CON L' ORIENTE		
01/03/2022	Primo Magazine	37
Ravenna e T.C.R. hanno accolto "Songa Cheetah"		
01/03/2022	Ravenna Today	38
Porto, inaugurata la nuova linea cargo che collegherà l' Italia con il Bangladesh		
01/03/2022	ravennawebtv.it	40
TCR accoglie la prima nave con servizio diretto dal Bangladesh		<i>Redazione</i>

Livorno

01/03/2022	Informatore Navale	42
Protocollo di intesa AdSP-Vigili del Fuoco Obiettivo: rafforzare la sicurezza in ambito portuale		
01/03/2022	La Gazzetta Marittima	43
Livorno hub portuale dell' idrogeno		
02/03/2022	La Gazzetta Marittima	45
Controlli sprint a Livorno con la digitalizzazione		
02/03/2022	La Gazzetta Marittima	47
Dal TDT a Vienna via ferrovia con Hupac		
02/03/2022	La Gazzetta Marittima	48
Depuratore sulla costa ok dalla Guardia Costiera		
01/03/2022	Port News	49
Il vertice della Marina in visita a Livorno		<i>di Redazione</i>

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

02/03/2022	ilrestodelcarlino.it	50
<hr/>		
01/03/2022	Ancona Today	51
<hr/>		
01/03/2022	Centro Pagina	52
<hr/>		
02/03/2022	La Gazzetta Marittima	53
<hr/>		
01/03/2022	Shipping Italy	54
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/03/2022	La Provincia di Civitavecchia	55
<hr/>		

Brindisi

01/03/2022	Affari Italiani	56
<hr/>		
01/03/2022	Brindisi Report	58
<hr/>		
01/03/2022	Il Nautilus	59
<hr/>		

Manfredonia

01/03/2022	Agenparl	60
<hr/>		
01/03/2022	Il Nautilus	62
<hr/>		
01/03/2022	Il Nautilus	63
<hr/>		
01/03/2022	Messaggero Marittimo	65
<hr/>		
01/03/2022	Puglia Live	66
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

01/03/2022	FerPress		68
<hr/>			
01/03/2022	Il Nautilus		69
<hr/>			
01/03/2022	Informatore Navale		70
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/03/2022	Messina Oggi	<i>redstage</i>	71
<hr/>			
01/03/2022	Messina Ora	<i>Redazione sport</i>	72
<hr/>			
01/03/2022	SiciliaNews24		73
<hr/>			
01/03/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	74
<hr/>			
01/03/2022	TempoStretto	<i>Marco Ipsale</i>	78
<hr/>			
01/03/2022	TempoStretto	<i>Redazione</i>	81
<hr/>			

Focus

01/03/2022	(Sito) Adnkronos		82
<hr/>			
01/03/2022	Affari Italiani		84
<hr/>			
01/03/2022	AgenziaViaggi	<i>da Claudia Ceci</i>	86
<hr/>			
01/03/2022	AgenziaViaggi	<i>da Redazione</i>	88
<hr/>			
01/03/2022	Ansa		89
<hr/>			
01/03/2022	Ansa		90
<hr/>			
01/03/2022	Ansa		91
<hr/>			

01/03/2022	Corriere Marittimo		92
<hr/>			
01/03/2022	Corriere Marittimo		94
<hr/>			
01/03/2022	Corriere Marittimo		95
<hr/>			
02/03/2022	Il Fatto Quotidiano	Pagina 8 <i>Nicola Borzi</i>	96
<hr/>			
02/03/2022	Il Foglio	Pagina 5 <i>Maria Carla Sicilia</i>	98
<hr/>			
01/03/2022	Il Nautilus		100
<hr/>			
01/03/2022	Il Nautilus		102
<hr/>			
01/03/2022	Il Nautilus		104
<hr/>			
01/03/2022	Il Nautilus		105
<hr/>			
01/03/2022	Il Nautilus		107
<hr/>			
01/03/2022	Il Nautilus		109
<hr/>			
02/03/2022	Il Sole 24 Ore	Pagina 28 <i>Marcello Mantelli</i>	110
<hr/>			
01/03/2022	Informare		111
<hr/>			
01/03/2022	Informare		113
<hr/>			
01/03/2022	Informare		114
<hr/>			
01/03/2022	Informatore Navale		115
<hr/>			
01/03/2022	Informatore Navale		116
<hr/>			
01/03/2022	Informatore Navale		117
<hr/>			
01/03/2022	Informatore Navale		119
<hr/>			
01/03/2022	Informatore Navale		120
<hr/>			
01/03/2022	Informatore Navale		121
<hr/>			
02/03/2022	La Gazzetta Marittima		123
<hr/>			

02/03/2022	La Gazzetta Marittima		124
<hr/>			
02/03/2022	La Verità	Pagina 8	<i>Carlo Cambi</i> 125
<hr/>			
02/03/2022	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 1	127
<hr/>			
02/03/2022	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3	128
<hr/>			
02/03/2022	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 3	130
<hr/>			
01/03/2022	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 9	132
<hr/>			
01/03/2022	Sea Reporter		<i>Redazione Seareporter.it</i> 133
<hr/>			
01/03/2022	Sea Reporter		<i>Redazione Seareporter.it</i> 134
<hr/>			
01/03/2022	Ship Mag		135
<hr/>			
01/03/2022	Ship Mag		<i>Mauro Pincio</i> 137
<hr/>			
01/03/2022	Ship Mag		<i>Leonardo Parigi</i> 138
<hr/>			
01/03/2022	Shipping Italy		139
<hr/>			
01/03/2022	TeleBorsa		141
<hr/>			
01/03/2022	TeleBorsa		142
<hr/>			
01/03/2022	TeleBorsa		143
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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

vodafone business

Un aiuto subito Ucraina
CORRIERE DELLA SERA TG 7
 Il codice Iban per le donazioni è
IT08 1030 6909 6061 0000 0185 871
 Codice grande beneficiario: **10052**



Coppa Italia
Milan e Inter non si fanno male
 di **Bocci, De Carolis, Passerini**
 alle pagine 50 e 51

vodafone business

LA GUERRA IN EUROPA



Pioggia di missili sulle città

Raid a Kiev e Kharkiv, civili uccisi. Zelensky a Usa e Ue: «Dimostrate che siete con noi». Draghi: «Non ci voltiamo»

GLI ERRORI DI PUTIN
 di **Aldo Cazzullo**

Vladimir Putin ha sottovalutato la resistenza del popolo ucraino. Ha sottovalutato la reazione degli occidentali. È — errore gravissimo per un leader della sua esperienza — ha sottovalutato i russi: sia l'opinione pubblica, che non è ancora asservita del tutto (anzi lo è sempre meno), sia il suo entourage, che non pare così entusiasta del pantano in cui il Cremlino si è infilato. È una guerra difficile da decifrare.

continua a pagina 34

L'ALTRA BATTAGLIA
 di **Goffredo Buccini**

Un'altra battaglia è in corso accanto a quella, drammatica, che insanguina le strade di Kiev. La sua posta sono i cuori e le menti. Le sue armi sono le nude immagini, con la potenza della loro verità. Per la prima volta, da quando con campagne di fake news e propaganda tossica l'Internazionale sovranista ha iniziato a erodere la base di consenso delle democrazie occidentali, si apre uno spiraglio di controffensiva.

continua a pagina 34



PRIMO PIANO
LE BOMBE TERMOMBARICHE
La strategia del terrore
 di **Andrea Marinelli** e **Guido Olimpico** a pagina 6

LO SCENARIO
Lo zar si può detronizzare?
 di **Paolo Valentino** a pagina 15

GLI ITALIANI IN SALVO
Sul pullman dei bimbi in fuga
 di **Francesco Battistini** a pagina 19

di **Lorenzo Cremonesi** e **Andrea Nicastro**

Poche ore dopo le trattative, Mosca ha intensificato gli attacchi a Kiev e Kharkiv. Molte vittime tra i civili. E macerie. Zelensky chiede agli Usa e all'Europa di «dimostrare» di essere con l'Ucraina. Draghi: «Noi non ci voltiamo».

da pagina 2 a pagina 23

GIANNELLI

LA VIA DELLA GUERRA

IL CAFFÈ
 di **Massimo Gramellini**

L'articolo della Vittoria, apparso per errore sui siti statali russi con un anticipo financo eccessivo rispetto alla realtà, ha il merito di togliere la maschera a Putin e, si spera, le fette di salame dagli occhi di qualche relativista di casa nostra. Vi si legge che l'Ucraina è tornata alla Grande Madre Russia perché America ed Europa non hanno avuto la forza di trattenerla nella loro sfera di influenza e che questa guerra sancisce la fine del dominio occidentale sul mondo. Ma come? Qui qualcuno ci aveva spiegato che il conflitto era stato propiziato dall'arroganza miope dell'Occidente e che per evitarlo sarebbe bastato far arretrare la Nato, meglio ancora dissolverla in uno sbadiglio. Il fatto che fossero stati proprio i Paesi dell'ex Patto di Varsavia a volersi mettere sot-

A carte scoperte

to l'ombrello atlantico era evidentemente il frutto di un'ipnosi collettiva. Da una simile ricostruzione Putin ne usciva come un attaccabrighe, certo. Ma un attaccabrighe che si era limitato a reagire a una provocazione.

Questo perenne tormentarsi dell'Occidente con i sensi di colpa va persino a suo onore. Però la ricerca ostinata delle cause ultime spetta agli storici. Esercitata dai contemporanei, assomiglia a un alibi per giustificare la resa alle ragioni del bullo di turno. La banale realtà è quella illustrata dall'articolo uscito precocemente sui siti russi. Putin ha deciso di papparsi l'Ucraina, e non perché l'Occidente era troppo ostile, ma perché lui ha avuto l'impressione che non lo fosse abbastanza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Con Vodafone Business ottieni il Bonus Fibra fino a 2.500 euro

Vai su voda.it/bonusfibra

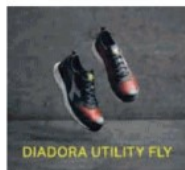
Fondi erogati dal Governo italiano subordinati a requisiti e disponibilità fondi.

20302
 9 771120 498008
 Noni Italiane SpA - P.A.P. - 01.3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano

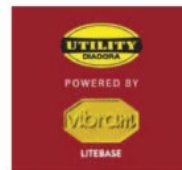




Renoldi scrive a Cartabia, che lo vuole al Dap, e smentisce di voler toccare il 41 bis Ma l'ha detto lui in un convegno. E ha pure aperto ai colloqui via Skype per i boss



Mercoledì 2 marzo 2022 - Anno 14 - n° 60
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

CONFLITTO Zelensky alla Ue: "Date un segno"

Nei bunker di Kiev Bombe su Kharkiv

Invasione giorno 6: gli attacchi stringono la capitale, la seconda città del Paese e Mariupol. Missili contro la torre tv. Il presidente ucraino videochiama l'Europarlamento

BORZI, CANNAVÒ, DI FOGGIA, IACCARINO, LENZI E ZUNINI CON UN FOTOREPORTAGE DI FABIO BUCCIARELLI DA PAG. 2 A 9

Mannelli



DA CHE PULPITO Ora danno la caccia ai filorussi

Quando il Giornale e Rep lodavano Putin

Memoria corta. Nella criminalizzazione del pensiero che, sui fatti e le ragioni della guerra, si discosta da quello unico dominante, si distinguono il giornale del gruppo Gedi (pubblicava "Russia Oggi", pagato dal Cremlino) e Sallusti & C.

GIARELLI, GRAMAGLIA, RODANO E ROSELLI A PAG. 10 - 11

Premi Paraculum

Marco Travaglio

Inspirati dal "Si vis pacem, paraculum" di Mannelli, istituiamo un premio per i migliori esponenti della categoria. Classifica provvisoria del primo giorno. Dragonball. "Negli ultimi decenni molti si erano illusi che la guerra non avrebbe più trovato spazio in Europa... È un attacco alla nostra concezione basata sulle regole e sui diritti. Non possiamo lasciare che in Europa si torni a un sistema dove i confini sono disegnati con la forza..."

UCRAINA IL PARLAMENTO VOTA UNA RISOLUZIONE SULLE ARMI: MANI LIBERE AL GOVERNO
Entriamo in guerra ma non si deve dire
E LE CAMERE SUBISCONO A DRAGHI PIENI POTERI IN DEROGA AL DIVIETO DI ESPORTARE ARMI PER INVIARLE A KIEV. SENATO: NO DI UN M5S E 12 EX. CAMERA: 25 NO LA SPAGNA: DA NOI ZERO ARMI
DE CAROLIS, MARRA E SALVINI A PAG. 6 - 7

IL LIBRO DELLA FIGLIA

Amos Oz era mio padre e mi picchiava

Gad Lerner

Un ricordo, fra i tanti, mi rimane impresso di quella coppia innamorata che furono Amos e Nily Oz. La sensazione di beatitudine che vidi sprigionarsi dagli occhi di lui.

A PAG. 22

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Dire che Putin è stronzo a pag. 7
Ranieri Dopo il virus, la videoguerra a pag. 21
Pontani Medinsky, mediatore-plagio a pag. 15
Dalla Chiesa I due poteri totalitari a pag. 15
Corrias Silvio e la meglio ipocrisia a pag. 24
Boffano Il non-piano di Stellantis a pag. 20

NESSUNA RISPOSTA AI PM

Metropol, Mosca "copre" i leghisti

MILOSA A PAG. 13



La cattiveria

Ho appena ricevuto una strana telefonata: "Ciao, sono Silvia di Eni carbone e luce"

WWW.SPINOZA.IT

FINMECCANICA E COLOMBIA

D'Alema, Mulé (FD) e quelle telefonate per le navi a Bogotà

BISIGLIA E FRANCO A PAG. 12



21 MILIONI SPRECATI

Fiera, l'ospedale dei flop ha chiuso: 40mila € a letto

SPARACIARI A PAG. 18

"De" che? La risoluzione di maggioranza, votata anche da FdI, impegna il governo a inviare armi per la "legittima difesa" ucraina (e perché non provvede l'Ue, ma lascia che ogni governo mandi qualcosa, esponendo alle vendette russe i paesi che mandano di più e i loro concittadini in Russia e in Ucraina?). Poi però aggiunge soavemente che l'Italia "sostiene ogni iniziativa utile a un'ade-escalation militare" e "la disponibilità della Santa Sede a un'opera di mediazione". Eh no, belli: se mandiamo armi non favoriamo la "de-escalation", ma l'escalation. E la Santa Sede può mediare perché non entra in guerra con nessuno: noi invece entriamo in guerra con gli ucraini contro i russi, ma non osiamo chiamare le cose con il loro nome. Bravi i 13 senatori, incluso il presidente della commissione Esteri, Vito Petrocelli, che hanno votato contro la tragica barzelletta. Letta continua. Tre giorni fa Letta jr. diceva ad Avvenire: "Per aiutare gli ucraini va rafforzato l'invio di materiale bellico non letale". Tipo caschi, giubbotti antiproiettile, fionde, cerbotane, fucilotti a tappo, pistole ad aria compressa, scacciacani, lingue di Menelik. Ora inviamo missili terra-aria Stinger, missili anti-carro e anti-elicotteri Spike, mitra e mortai. Sarebbero "non letali" pure se pioversero su casa Letta? Sambuca News. In due pregiatissimi articoli di Vecchio e Folli, Repubblica stila le liste di proscrizione del "partito russo" in Italia e vi iscrive il Fatto, "No Vax", "No Green pass", 5Stelle, "Pino Carabas, analista finanziario contrario al Mes" (roba da fucazione) e "il putiniano più illustre". Chi è, B.? No, Egh ora è buono e non ha mai detto "Putin è un dono del Signore". È Salvini. E quale quotidiano ospitava fino a pochi anni fa l'inserto Russia Oggi a cura della propaganda (e dei rubli) di Putin? Il Fatto? No, Repubblica, che comprensibilmente ghisca. Ed è subito Pera. "Disgraziatissimi! Sciagurati!" strilla Marcello Pera sul Giornale di B. Ce l'ha con l'Occidente arrendevole? Quindi col suo capo B.? No, con "la signora Merkel, attaccata alla cancelluccia del gas russo". Ora però "bisogna mostrare i muscoli militari". Prendiamolo subito in parola e paracadutiamolo su Kiev: comunque vada, sarà un trionfo.





IL FOGLIO

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 3505/00 Conv. L. 4/8/00 Art. 1, c. 1, DL 15/01/02



ANNO XXVII NUMERO 58

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 2 MARZO 2022 - € 1,80 + € 0,50 con il FOGLIO REVUE n. 5

Kyiv e Putin: chi è più sotto assedio? Le rivoluzioni del mondo libero sette giorni dopo. Quale guerra il dittatore russo non può vincere

Il Kyiv e Putin chi è più sotto assedio? C'è una guerra che diffidente Putin perderà, che è quella fatta di violenza, di eserciti, di armi, di truppe, di proiettili, di bombe e di attacchi al cuore di una democrazia sovrana...

...in atto una rivoluzione nella propria politica estera finalizzata a rendere i continenti non più dipendenti dalla Russia - non è solo un caso che il mese scorso, per la prima volta in assoluto, le esportazioni statunitensi di gas naturale liquefatto verso l'Europa abbiano superato le consegne dei gasdotti russi...

che un leader da difendere. Ha dato all'Unione europea l'opportunità di prendere le distanze dalla Russia - una decisione senza precedenti sull'immigrazione, permettendo cioè ai profughi ucraini di essere accolti nei paesi europei...

che un leader da difendere. Ha dato all'Unione europea l'opportunità di prendere le distanze dalla Russia - una decisione senza precedenti sull'immigrazione...

RAZZI E PARTITISMO EUROPEO

La nostra ragazza

Storia di una vittima civile della cosiddetta "operazione di denazificazione" voluta da Putin

Kyiv, dal nostro inviato. La storia di una vittima civile della cosiddetta "operazione speciale di denazificazione" ordinata dal presidente russo Vladimir Putin in Ucraina comincia dopo l'esplosione al reattore di Chernobyl nel 1986...

Parla Márki-Zay

L'oppositore ungherese ci dice che neppure Orbán ha potuto fermare la forza dell'Ue

Roma. Il Parlamento europeo ha condannato l'invasione russa dell'Ucraina, le crepe all'unità degli europei sono state poche davanti al discorso di Volodymyr Zelensky che chiedeva libertà, senza troppa invidia di chi ha perso un diritto e lotta per riconquistarlo...

Ceceni in campo

Un delirio di identità e famigerati fanatismi. "Soldati universali" schierati con gli uni e con gli altri

Lo riscaccia che va scaricando in Ucraina tutti i debiti e i crediti restanti in sospeso nelle guerre incivili contemporanee riserva un posto speciale alla diaspora cecena...

Baldoria, cosacco!

La speciale immaginazione del male, vena satirica di Gogol, spiega il coraggio degli ucraini

Ho appena finito di leggere le "Veglie alla fattoria presso Dikan'ka". Mi hanno entusiasmato. Ecco un'autentica allegria, sincera, genuina, sensata...

Mediazione possibile

"Kirill non voleva la guerra e ora è in difficoltà. La Santa Sede può dire la sua". Intervista

Roma. La Santa Sede può facilitare un'intesa fra la Russia e l'Ucraina, "perché in Ucraina la Santa Sede ha un suo peso", dice il foglio Don Stefano Caprio...

Draghi più che politico

Il premier alle Camere: "L'Italia non tollera la guerra di aggressione russa". A Kyiv in Kyiv

Roma. Ho chiesto chi siamo e cosa scegliamo tra la luce e la caverna, tra la giungla e la resistenza. Il Parlamento ha scelto la resistenza. Siamo al fianco dell'Ucraina. Mario Draghi si è rivolto prima al Senato e dopo alla Camera...

I missili alla finestra

Nell'ospedale dei bambini di Kyiv, tutti chiedono una no-fly zone che fuori da qui pare impossibile

Kyiv. "Grazie per le sanzioni, però se non ci aiutiate a chiudere lo spazio aereo io continuo ad avere i pazienti che dalle finestre vedono pipere missili, quelli attaccati ai macchinari non li posso far scendere in un bunker"...

Scelta di gioventù

La guerra chiede spietata a un ventenne cosa vuole essere: uno che soccombe o uno che combatte

Civili tra i diciotto e i sessant'anni di nazionalità ucraina sono chiamati a difendere il proprio paese dall'invasione russa...

Analisi

Quali altre sanzioni sta studiando l'Ue se Putin non si ferma

Analisi Quali altre sanzioni sta studiando l'Ue se Putin non si ferma

Toscanini e Gergiev

Contro Mastro Cilegia

flutto di dirigere alla "sua" Scala se fosse stato presente il Dux. Preferì trasferirsi a New York che accettare il fascismo e anche da Bayreuth se ne andò sbattendo la porta...

Andrea's Version

Campo largo. Comunicazione di servizio numero due. Compagni, attenzione: Putin infuria nell'altro vultus. L'occidente non è un impero di bugie...

Campo largo. Comunicazione di servizio numero due. Compagni, attenzione: Putin infuria nell'altro vultus. L'occidente non è un impero di bugie...

Il confine ideologico di Salvini, le critiche all'Ue e gli errori. Parla Marcello Pera

Roma. L'appesantimento impossibile davanti all'invasione russa, l'ambiguità che ha sempre meno spazio negli angoli di questo e quel partito e le parole nette del premier Mario Draghi, ieri, davanti alla Camera: l'Italia non si volta dall'altra parte perché l'aggressione di uno Stato libero e sovrano da parte della Russia "riporta l'Europa indietro di almeno 90 anni"...

Campo largo. Comunicazione di servizio numero due. Compagni, attenzione: Putin infuria nell'altro vultus. L'occidente non è un impero di bugie...



il Giornale



MERCOLEDÌ 2 MARZO 2022

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DIRETTO DA AUGUSTO MINZOLINI

Anno XLIX - Numero 51 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

ESCALATION DI VIOLENZA

Da zar a criminale Putin contro i civili E l'Europa lo sfida

Missili sulle città. Zelensky: non abbandonateci E Bruxelles vota per far entrare Kiev nella Ue

■ Giornata drammatica a Kiev: pioggia di missili russi, colpiti anche obiettivi civili. Bruxelles apre per far entrare l'Ucraina nell'Unione europea. Gli 007 Usa: psiche di Putin instabile.

servizi da pagina 2 a pagina 16

NON SI SCHERZA CON I POPOLI

di Augusto Minzolini

L'impegno per un'adesione dell'Ucraina all'Europa è preso, sancito da una risoluzione del Parlamento di Strasburgo approvata quasi all'unanimità che impegna le istituzioni europee ad avviare la procedura. Si potrà anche dire che i tempi saranno lunghi e che il fatidico «sì» sarà preceduto da un meccanismo complesso di valutazioni, magari per non irritare più di tanto Putin e offrire un contentino a quei Paesi che hanno ancora qualche riserva sull'ingresso di Kiev, ma se l'Unione non manterrà la parola data, perché di questo si tratta, perderà la faccia. Irrimediabilmente. Le immagini terribili che giungono dall'Ucraina insegnano, al di là di ogni retorica, che non si può scherzare con i popoli.

Del resto quella è la strada obbligata per garantire un minimo di sicurezza all'Ucraina, l'unico ombrello internazionale che ha a disposizione, come ha ben capito Zelensky. Anche Kiev, infatti, sperando che riesca ad uscire ancora come nazione da questa crisi, ha il diritto ad essere rassicurata. Se la Russia accampa come prima ragione della guerra la propria sicurezza e la prima garanzia che avanza nelle trattative è un'Ucraina fuori dalla Nato, bisogna farsi carico anche delle condizioni che Kiev pretende per sentirsi salvaguardata. E l'unico modello a disposizione è quello della Finlandia: un Paese ex comunista, confinante con la Russia, neutrale, che non è entrato nel dispositivo dell'Alleanza Atlantica per volontà di Mosca, ma è diventato membro dell'Unione Europea. La strada è quella. È tracciata. L'alternativa è quella di una pace fragile, se mai sarà siglata, sancita oggi e violata sei mesi dopo.

Inoltre, dato che si tratta di un modello che finora per la Finlandia ha funzionato bene, non si capirebbe davvero perché Putin dovrebbe dire di no. A meno che - e il sospetto è fondato - dietro ad una Ucraina fuori dalla Nato e, magari con l'ipotesi, privata dei territori filo-russi, lo zar celi un altro movente. Cioè l'ostilità verso una prospettiva che veda confinante con la Russia un Paese fratello, che parli la stessa lingua, ma che si rifaccia al modello occidentale, sia per quanto riguarda la democrazia che le libertà economiche.

Forse la vera paura di Putin è proprio la contaminazione, il contagio. In poche parole il timore che il virus della democrazia arrivi fino al Cremlino. Del resto, che una delle ragioni di questa pazza guerra riguardi le preoccupazioni dello zar sulla solidità del suo regime in patria, ormai è chiaro. Lo ha capito pure il nocciolo duro dell'alleanza atlantica: a Washington e a Londra valutano, non si sa con quale fondamento, pure l'ipotesi che Putin venga fatto fuori dalla sua corte. Congetture da intelligence e da analisti. Quel che è certo, però, è che se l'Ucraina oggi come domani non vuole essere vittima di questi giochi di guerra e vuole salvaguardare la sua fragile democrazia, ha bisogno dell'ombrello dell'Unione Europea.

Una consapevolezza che deve esserci anche a Bruxelles perché con i popoli - lo ripeto - non si scherza, per usare un'espressione di Zelensky, neppure nei film.

BAGNO DI REALTÀ

Dalle armi all'energia L'Occidente si sveglia

di Nicola Porro a pagina 13

SEI RIVOLUZIONI IN UNA SETTIMANA

Perché questa guerra ha cambiato il mondo

di Paolo Guzzanti a pagina 11

COSA RISCHIA DAVVERO

Piazza, oligarchi e contante bloccato Ma l'alternativa allo Zar non esiste

Opposizione debole, il regime (per ora) è più forte delle tensioni

CORSA PER SALVARE I BAMBINI

Nell'inferno degli orfani che aspettano un aiuto

Maria Sorbi a pagina 22



RIFUGIO I sotterranei di un orfanotrofio in Ucraina

LA «FASE 2» DELL'INVASIONE

Dopo gli errori, torri tv nel mirino Il piano per silenziare i media

di Gian Micalessin

a pagina 4



PUNTO NEVRALGICO La torre della tv di Stato a Kiev, bombardata dai russi

CRIMINI DI GUERRA

Così non è più geopolitica È terrorismo

di Roberto Fabbri

a pagina 9

IL PREMIER SUPER-ATLANTICO

Draghi il duro e la svolta eurosovranista

di M. Gervasoni e A. Signore

a pagina 15

Angelo Allegri e Rodolfo Parietti

■ Gli ultimi occidentali a incontrare Vladimir Putin sono stati i diplomatici francesi che accompagnavano Emmanuel Macron. Il leader russo è sempre più isolato, all'esterno, ma anche all'interno del suo gruppo di potere. Per rovesciare «lo zar», però, non ci sarebbero ancora le condizioni.

con Sacchi alle pagine 8-9

MILANO, SENTENZA CHOC

«I centri sociali possono occupare se fanno cultura»

Paola Fucileri
e Alberto Giannoni

■ Sentenza choc del tribunale di Milano: i centri sociali possono occupare gli immobili se tra i fini c'è quello di fare spettacolo.

a pagina 18

**ANSIA LIEVE
E SONNO DISTURBATO?**

Puoi provare

LAILA

Il tuo spazio alla vita.

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 2 marzo 2022
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, sos dall'Ordine: la Regione risponde

**Medici di base in fuga
72 dimissioni in 2 mesi
in 96 verso la pensione**

Vazzana in Lombardia



Varese, «deluso» il segretario Piani

**Battuta razzista
a scuola di calcio
«Via il docente»**

Cecchi in Lombardia

ristora
INSTANT DRINKS

**LA RUSSIA AVANZA E CONTINUA A BOMBARDARE I CIVILI UCRAINI. A KIEV COLPITA LA TORRE DELLA TV: CINQUE MORTI
APPELLO DI ZELENSKY ALL'UE: «MORIAMO PER ESSERE COME VOI». OK DEL PARLAMENTO ITALIANO ALL'INVIO DI ARMI**

Ecco a cosa mira il dittatore

**Lo zar folle
e il miraggio
dell'impero**

Roberto Giardina

Nel turbine di notizie, vere, false, e inganni reciproci, e sbagli forse voluti, difficile prevedere che accadrà domani, e le intenzioni di un Putin che i servizi occidentali danno per pazzo. Analisi corretta, o si cade ancora nella trappola dell'ultimo zar? L'agenzia russa Novosti, il 26 febbraio, ha messo in rete per errore con troppo anticipo un articolo che dava già per compiuto l'attacco a Kiev: «L'Ucraina è tornata in Russia, l'epoca della diaspora del mondo russo sta volgendo al termine». E, ancora più grave, l'annuncio sui piani dopo la vittoria: «La Russia sta ricreando la sua storica unità, la tragedia del '91 è stata finalmente superata».

Continua a pagina 6

IL MASSACRO DI PUTIN

La Russia ha bombardato la torre della tv a Kiev: 5 vittime civili



Servizi da pag. 2 a pag. 12



Femminicidio a Salerno: arrestato il killer

**«Parto, volevo salutarti»
E uccide l'ex fidanzata**

Femiani a pagina 13



Cent'anni fa nasceva il poeta e regista

**Amiche, muse, amanti
Pasolini e le sue donne**

Guadagnucci a pagina 20

VALMORA
ACQUA MINERALE





Domani l'ExtraTerrestre

SPIGHE GLOBALI Geopolitica e storia del grano che sfama ancora tutta l'umanità. La sicurezza alimentare in un piatto di pasta e nei semi rurali



Visioni

MODA Cechov e i suoi racconti, metamorfosi e giochi di matroske nella collezione di Marras

Silvia Veroli pagina 13



L'ultima

MOSTRE A Treviso tre esposizioni intorno alle possibili letture del pianeta, dall'antichità ad oggi

Lorenza Pignatti pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

MERCOLEDÌ 2 MARZO 2022 - ANNO LII - N° 52

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Ucraina, la sede del governo regionale di Kharkiv bombardata dai russi foto Ap/Pavel Dorogoy



I russi bombardano la torre della televisione e il memoriale dell'Olocausto di Kiev. Kharkiv a ferro e fuoco, si contano i morti. Le truppe di Mosca vicino alla «presa» della città. Il Consiglio per i diritti umani dell'Onu: le vittime sono centinaia. L'Ucraina chiede alla Cina di mediare con la Russia. Appello di Zelensky e il Parlamento Ue concede lo status di Paese candidato all'adesione. In forse il secondo round di negoziati previsti per oggi pagine 2/8

Negoziati Kiev a Pechino: «Mediate con Putin»

SIMONE PIERANNI

PAGINA 2

Intervista/1 Fédorovski: «Come Stalin non arretra»

GUIDO CALDIRON

PAGINA 5

Intervista/2 Noury (Amnesty) «Convenzioni violate»

ELEONORA MARTINI

PAGINA 5

Draghi «L'Italia non si volta dall'altra parte»

ANDREA COLOMBO

PAGINA 6

Pacifisti Sabato a Roma manifestazione nazionale

GIULIANO SANTORO

PAGINA 7

L'UE AI PROFUGHI «Si alla protezione temporanea»



La settimana che ha cambiato l'Unione europea ha modificato anche il suo approccio con i profughi, almeno quelli ucraini. Domani i ministri dell'Interno voteranno una direttiva del 2001 che prevede la protezione temporanea per chi fugge dall'Ucraina. LANIA A PAGINA 3

Fermiamo l'invasione Il ruolo della Corte penale internazionale

DANIELE ARCHIBUGI

Di fronte ad una invasione militare, sembra proprio che le armi del diritto siano spuntate se non addirittura ridicole. Mentre si spara casa per casa, e si mette in stato d'allerta l'arsenale nucleare, ha senso ricordare che l'invasione infrange le norme del diritto internazionale? — segue a pagina 15 —

Crisi ucraina Contro la guerra andare oltre il «benaltrismo»

LORENZO KAMEL

Ciò che avviene nel contesto dell'«illegale e sanguinosa invasione dell'Ucraina rappresenta un «precedente storico»? Stravolge il mondo è vero, ma quanti pongono questa domanda omettono o dimenticano i numerosi precedenti storici che non sembrano confarsi alla loro visione del mondo. — segue a pagina 14 —

all'interno

Carceri Garantista al Dap, uno scandalo per Lega e 5S

ANDREA FABOZZI

PAGINA 10

Ex Ilva Tremila lavoratori in cassa integrazione

MARIO PIERRO

PAGINA 9

Stellantis Fiom: stato di agitazione nelle fabbriche

MASSIMO FRANCHI

PAGINA 9

Lele Corvi



20302 9 770225 213000 Photo: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Opin.CRM/2021/01



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVICO N° 90 ITALIA
SPEDIRE IN ADESIONE POSTALE 456 - ART. 2, COM. 10/11, 10/20/21

Fondato nel 1892



Mercoledì 2 Marzo 2022

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RICERCA E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL GRUPPO" - ELBOI L&L

Tempesta di bombe

► Furia Putin su Kiev: colpiti il memoriale della Shoah e la torre della tv Assedio a Kharkiv: «Come Sarajevo». Trattativa, il pressing della Cina

Lo scenario bellico I 5 FRONTI DELL'ATTACCO A TENAGLIA

Gianandrea Gaiani

Benché oggi sia atteso il secondo round di colloqui tra russi e ucraini ai confini tra Bielorussia e Polonia, i combattimenti continuano su tutti i fronti aperti dai russi. Difficile attribuire un sufficiente grado di attendibilità alle notizie che giungono dalla prima linea.

Continua a pag. 35

Interessi nazionali LA SVOLTA CHE IMPONE LA RUSSIA

Alessandro Campi

Se la cosa non suonasse tragicamente inopportuna più che assurdamente ironica, dovremmo persino ringraziare Vladimir Putin. La sua scelta è stata di rinunciare all'arte sottile della negoziazione diplomatica.

Continua a pag. 35

La terra dei Nobel IL TESORO DELLA SCIENZA DA SALVARE

Massimo Capaccioli

Mentre infligge un colpo durissimo a una nazione già segnata da eventi dolorosi, l'aggressione dell'esercito russo all'Ucraina rischia di disperdere le conoscenze di un popolo con elevato standard di cultura scientifica e tecnologica.

Continua a pag. 35



Gli effetti delle bombe lanciate ieri a Kharkiv, seconda città dell'Ucraina. Sotto, soccorso ai feriti

L'appello: non è un film, agite Zelensky: bimbi uccisi la Ue non ci abbandoni

È stato un discorso toccante. Il presidente ucraino Zelensky ha rivolto un messaggio video al Parlamento Europeo in cui ha chiesto aiuto. «Siamo come voi, aiutateci». Alla fine un applauso commosso

dell'Europarlamento. E da un bunker sotterraneo parte al presidente Usa, Biden: «Questo non è un film, agite». Intanto, per l'adesione dell'Ucraina all'Ue c'è un primo sì di Bruxelles.

Evangelisti a pag. 7



«Non ci volteremo dall'altra parte» Draghi: la diplomazia si fa anche con la forza

«Non esiste più la pace reciproca tra due stati. Per cercare la pace bisogna volerla e chi ha più di 60 chilometri di carri armati alle porte di Kiev non vuole la pace in questo momen-

Acquaviri, Ajello, Amoruso, Cifoni, Dimito, D'Amato, Errante, Mangani, Rossana, Scarpa e Ventura da pag. 2 a 11

Conti a pag. 8

Servizi e interviste

L'italiano Zazo
L'ambasciatore eroe
che salva 20 bambini



Mangani a pag. 6

Il blitz fallito
«Graziato il premier»
sospetti sugli 007 russi



Errante e Scarpa a pag. 3

Il generale Angioni
«Non sarà un Vietnam
i russi solo all'inizio»



Capone a pag. 4

L'economista Farese
«Mosca ha uno scudo
contro le sanzioni»



Santonastaso a pag. 10

Pontecagnano, il padre accusa: denunce inascoltate A 30 anni uccisa dal suo ex nel negozio di parrucchiere



Anna Borsa con Alfredo Erra in un selfie di qualche tempo fa

Petronilla Carillo

Non riusciva a rassegnarsi alla fine della relazione. Da Anna voleva un segnale, altrimenti l'avrebbe uccisa. Lo ha fatto ieri, sparandole alla testa nel negozio di parrucchiere dove la sua ex lavorava. Dopo qualche ore l'arresto. È accaduto a Pontecagnano Faiano, Salerno. Anna Borsa, 30 anni, è stata uccisa dall'ex Alfredo Erra. Ferito anche un giovane che aveva una relazione con Anna. Il padre della vittima: «Lo avevo denunciato, nessuno mi ha ascoltato». In Cronaca

ANSIA LIEVE E SONNO DISTURBATO?



Legge obbligatoria: Filippo Scatolico. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (SOP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Acqua & Sapone s.p.a. - Tel. 02/901021

Puoi provare

LAILA
80 mg capsule melle
alimento a base di soia
UNA CAPSULA AL GIORNO
24 CAPSULE MELLE

Più spazio alla vita.

CHIEDI CONSIGLIO AL TUO FARMACISTA





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 144 - N° 80
ITALIA
Sped. in A.P. 08/03/2002 con L.487/2001 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Mercoledì 2 Marzo 2022 • S. Prospero

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](#)

311 VACCINI GIORNO PER GIORNO

Dosi somministrate ieri: **33.725**

Dosi somministrate in totale: **134.153.498***

Rispetto al giorno precedente: **+33,2%**

Rispetto alla settimana precedente: **-28,9%**

Dopo il rigore di domenica Zaniolo e le storie tese: dalla sua La Spezia arrivano le minacce La Roma lo protegge

Angeloni a pag. 31



«Mai a Sanremo» Benvenuti in Paradiso «Primo album da solista, ma ero solo in studio anche coi Thegiornalisti»

Marzi a pag. 27



I russi colpiscono la tv di Stato e il memoriale della Shoah a Kiev. Martoriata Kharkiv. Il leader ucraino alla Ue: «Non lasciateci soli»

Scelte decisive La svolta patriottica che ci impone la Russia

Alessandro Campi

Se e cosa non suonasse tragicamente inopportuna più che assurda, ironica, dovremmo persino ringraziare Vladimir Putin. La sua scelta di rinunciare all'arte sottile della negoziazione diplomatica o a qualunque altro strumento di condizionamento politico, anche indiretto, per affidarsi alla violenza cieca delle armi, peraltro seguendo una logica di potenza anacronistica, quasi ottocentesca, ci ha infatti costretto - tutti, noi europei soprattutto - a guardarci nello specchio della storia, a fare un drammatico ma salutare bagno di realtà e a prendere decisioni che solo dieci giorni fa sarebbero apparse lunari.

La pandemia poteva anche sembrare un impazzimento della natura, estraneo alla volontà umana, per fronteggiare la quale il mondo ha cercato di muoversi in modo unitario e solidale. Questa guerra è qualcosa di diverso.

Continua a pag. 29



Pioggia di bombe

La torre della tv di Stato ucraina, a Kiev, colpita da un missile russo: stop alle trasmissioni. Servizi da pag. 7 a pag. 13

In Parlamento Draghi: «L'Italia non si girerà dall'altra parte»

Marco Conti

Mario Draghi chiede sacrifici e annuncia: «Non ci gireremo dall'altra parte». Il premier spiega al Parlamento e al Paese il decreto a sostegno dell'Ucraina.

A pag. 8

La crisi energetica Eni esce da Gazprom spunta l'ipotesi di consumi razionati

ROMA Si va verso consumi razionati, in Italia, a seguito della crisi energetica che deriverebbe dal blocco del gas dalla Russia. Intanto Eni dice addio a Gazprom: sciolta l'alleanza su Blue Stream.

Bassi e Bessi a pag. 11

Il segretario Cisl Sbarra: «Lo sforzo dei lavoratori per quei popoli»

Luigi Sbarra

Non possiamo restare indifferenti di fronte a queste giornate terribili, scandite dal fragore (...)

Continua a pag. 29

Una soffiatà fa fallire il blitz dei ceceni

«Attentato a Zelensky sventato da spie russe»

KIEV C'è un giallo su un blitz fallito contro Zelensky. «I servizi segreti russi hanno salvato la vita al presidente ucraino».

Errante e Scarpa a pag. 3

I documenti nelle nuove rivelazioni del sito

WikiLeaks: «L'attacco era pianificato dal 2008»

NEW YORK Nuove, inquietanti, rivelazioni di WikiLeaks: «I piani per l'invasione russa dell'Ucraina erano già pronti nel 2008».

Guaita e Pompetti alle pag. 12 e 13

I genitori: grazie, non c'erano più farmaci

Fuga dalla guerra a un anno «Salvo al Bambino Gesù»

ROMA In fuga dall'Ucraina e dalle bombe con il figlio gravemente malato, sono riusciti ad arrivare al "Bambino Gesù" di Roma.

Troili a pag. 4

Sollievo per la regina E nella videochat riappare Elisabetta «Sconfitto il Covid»

LONDRA La regina Elisabetta, a 95 anni, batte anche il Covid (preso con ogni probabilità dal figlio Carlo). E torna subito al lavoro.

Bruschi a pag. 14

Con Vodafone Business ottieni il Bonus Fibra fino a 2.500 euro

Vai su [voda.it/bonusfibra](#)

Fondi erogati dal Governo italiano subordinati a requisiti e disponibilità fondi.

Il Segno di LUCA

TORO, TUTTI TI VOGLIONO BENE

Forse non sei abituato a sentirti così apprezzato, celebrato e circondato di attenzioni, improvvisamente sono in tanti a venirti a dire che per loro sei davvero importante, che apprezzano quello che sei e offri a chi ti è vicino. La Luna Nuova di oggi è piena di promesse, di germogli di cambiamento che improvvisamente trovano un terreno fertile. Ti lascerai tentare dalla facilità o resterai diffidente?

MANTRA DEL GIORNO
Per evitare che il dubbio ti indolisca, prova a fomentarlo. L'oroscopo all'Interno

© HEMEROCORRISPONDENZA

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardoni con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40, in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere della Sera-Stadio € 1,40, nel Molise, Il Messaggero + Prima Repubblica € 1,50, nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50, 10 titoli di Roma - vol. 3* + € 4,50 (solo Umbria e Abruzzo) "Pizzeria di Roma" + € 3,80 (solo Roma) "La Roma di Roberto Sordi" + € 5,90 (solo Roma) "Où chef e la cucina romana" + € 3,80 (solo Roma)



il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 2 marzo 2022
1,60 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Dall'Emilia Romagna alle Marche: tanti candidati, a Reggio in corsa Woodcock

Procure senza capo Nomine, tempi infiniti

Bianchi e commento di Boni nel Fascicolo Regionale



Henry John Woodcock

ristora
INSTANT DRINKS

LA RUSSIA AVANZA E CONTINUA A BOMBARDARE I CIVILI UCRAINI. A KIEV COLPITA LA TORRE DELLA TV: CINQUE MORTI APPELLO DI ZELENSKY ALL'UE: «MORIAMO PER ESSERE COME VOI». OK DEL PARLAMENTO ITALIANO ALL'INVIO DI ARMI

Ecco a cosa mira il dittatore

Lo zar folle e il miraggio dell'impero

Roberto Giardina

Nel turbine di notizie, vere, false, e inganni reciproci, e sbagli forse voluti, difficile prevedere che accadrà domani, e le intenzioni di un Putin che i servizi occidentali danno per pazzo. Analisi corretta, o si cade ancora nella trappola dell'ultimo zar? L'agenzia russa Novosti, il 26 febbraio, ha messo in rete per errore con troppo anticipo un articolo che dava già per compiuto l'attacco a Kiev: «L'Ucraina è tornata in Russia, l'epoca della diaspora del mondo russo sta volgendo al termine». E, ancora più grave, l'annuncio sui piani dopo la vittoria: «La Russia sta ricreando la sua storica unità, la tragedia del '91 è stata finalmente superata».

Continua a pagina 6

IL MASSACRO DI PUTIN

La Russia ha bombardato la torre della tv a Kiev: 5 vittime civili



Servizi da pag. 2 a pag. 12



Femminicidio a Salerno: arrestato il killer

«Parto, volevo salutarti» E uccide l'ex fidanzata

Femiani a pagina 13



Cent'anni fa nasceva il poeta e regista

Amiche, muse, amanti Pasolini e le sue donne

Guadagnucci a pagina 20

VALMORA
ACQUA MINERALE





IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 2 MARZO 2022

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886

1,50€ - Anno XXXVI - NUMERO 51, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

FEMMINICIDIO NEL SALERNITANO

Uccisa a 30 anni mentre lavorava Il suo ex preso dopo 5 ore in fuga

PREDIMONTE / PAGINA 16



GENOVA, DUE MESI DI AUTOVELDX

Corso Europa, tredicimila multe Il Comune incassa quasi 3 milioni

FREGATTI / PAGINA 23



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 15
Commenti	Pagina 17
Economia-Marketing	Pagina 18
Genova	Pagina 23
Cinema-Tv	Pagina 35-36
Arte	Pagina 37
Sport	Pagina 40

L'APPELLO A UE E USA DEL PRESIDENTE ZELENSKY CHE PARTECIPA IN VIDEOCONFERENZA ALLA SEDUTA DELL'EUROPARLAMENTO: «DIMOSTRATECI CHE SIETE CON NOI». PARTE L'ITER DI ADESIONE

«Non è un film, aiutateci»

Pioggia di missili sull'Ucraina, colpiti a Kiev la torre della tv e il memoriale della Shoah e a Kharkiv il palazzo del governo
Avanza una colonna di blindati russi lunga 60 km. Ok del Parlamento all'invio delle armi. Draghi: «Non ci volteremo»

L'offensiva della Russia in Ucraina è sempre più pesante. Una colonna di blindati di 60 chilometri avanza verso Kiev. I combattimenti proseguono e il lancio di razzi si intensifica. Distrutti la torre della televisione e il memoriale dell'Olocausto a Kiev, colpito il palazzo del governo a Kharkiv, assediata Mariupol. Il presidente Zelensky ribadisce la sua richiesta di aiuto all'Europarlamento, poi fa lo stesso con Biden: «Non è un film, dovete agire subito». In Italia il Parlamento approva l'invio di armi e Draghi dice: «Non ci volteremo dall'altra parte». **SERVIZI / PAGINE 2-13**



A sinistra la sequenza dell'attacco con un missile al palazzo del governo a Kharkiv. A destra l'edificio dopo l'esplosione (foto Reuters e Ap)

IL COMMENTO

BILLEMOTT

NOI, CONDANNATI A UNA PERENNE GUERRA FREDDA

I terribili eventi di questi giorni segneranno l'inizio di una nuova Guerra fredda. La si potrà evitare soltanto nel caso di un fiasco totale della Russia che porti a destituire Vladimir Putin. **L'ARTICOLO / PAGINA 17**

ROLLI



IL REPORTAGE

Francesca Mannocchi

Dnipro, l'ultimo bacio dei combattenti alle famiglie in fuga

È la stazione delle famiglie spezzate. A Dnipro, da una parte ci sono gli uomini che restano a combattere, dall'altra le loro donne con i bambini che cercano di salire sui treni in partenza. **L'ARTICOLO / PAGINA 4**

L'ASTORIA

Monica Perosino

L'orgoglio delle donne entra nella resistenza «La paura non c'è più»

Nelle città svuotate le donne hanno un ruolo fondamentale: riforniscono i buoi, preparano le molotov. Tatiana: «Quando hai paura puoi fare solo due cose, arrenderti o combattere». **L'ARTICOLO / PAGINA 7**

ANNUNCIO DEI COLOSSI MSC E MAERSK. SI FERMANO ANCHE LE CROCIERE

Stop alle navi per la Russia Merci bloccate nei porti

L'effetto sanzioni interrompe i traffici di merci tra Occidente e Russia. Msc e Maersk hanno fermato le loro navi dirette nei porti russi. Fanno eccezione solo i prodotti alimentari, medici e umanitari. **ZUNINO / PAGINA 12**

LA CORTE INTERNAZIONALE

Matteo Indice / PAGINA 13

Dominelli: l'Aia indaghi, ipotesi crimini di guerra

BUONGIORNO

Arriva Luca e gli scrive: «Non credi che gli Usa non faranno nulla avendo fatto la stessa cosa loro in Iraq?». Va bene, non è la prosa di Montale, nemmeno la logica di Kissinger, però la domanda è chiara: gli Stati Uniti hanno invaso l'Iraq e quindi nulla faranno alla Russia che invade l'Ucraina. L'esperto, ovvero Danilo Toninelli, risponde: «È completamente diverso, credimi, perché lì erano stati loro ad andare in Iraq, qua invece è un altro paese che ha invaso». Non so voi, ma io non ho capito la risposta, e di sicuro Toninelli non ha capito la domanda. Potete trovare l'integrale su Facebook, dove il nostro Toninelli tiene una rubrica chiamata Controinformazione. Ed effettivamente di controinformazione si tratta, poiché Toninelli riesce a collocare Gorbaciov a capo dell'Impero Russo, caduto con la Rivoluzione

La guerra può finire

MATTIA FELTRI

d'Ottobre nel 1917, e Gorbaciov non era nemmeno nato. Non male anche quando gli scrive Boomer Mau e lui lo chiama «Bomera», alla bresciana. Ma il capolavoro di controinformazione - non ci potevo credere, gridavo «Crozza togli la parrucca!» - è stato quando, per spiegare le origini della guerra, Toninelli ha premesso che l'Ucraina è nell'Unione europea. Io lo ignoravo, accidenti. Ma lo ignoravo anche Putin senò col cavolo che invadeva l'Ucraina, cioè l'Europa. E io ignora Zelensky, il presidente ucraino che da una settimana chiede di essere ammesso nell'Unione, di cui però fa già parte. Lo ignora tutto il mondo, ma non Toninelli. E dal preambolo trae l'arguta analisi, sicché una gli dà del fesso, e lui sale alle vette del sublime e la inchioda: «Studia!». Ridete, ridete. Ma questo ha fatto il ministro. —

AURUM
OPERAZIONE PROTEZIONE E PATRIMONIO AUTENTICA E SERENA
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

AURUM
OPERAZIONE PROTEZIONE E PATRIMONIO AUTENTICA E SERENA
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Agenzia Entrate
Rivalutazioni,
l'affrancamento
della riserva
diventa più leggero



Giorgio Gavelli
— a pag. 29

Domani con Il Sole
Fisco, bilanci,
lavoro e Pa:
tutte le novità
del Milleproroghe



— a 0,50 euro
più il prezzo
del giornale

checksig.com

CHECKSIG

Your Coins, Safe and Easy.

Soluzioni Bitcoin e crypto per investitori privati e istituzionali.

FTSE MIB 24363,56 -4,14% | SPREAD BUND 10Y 148,50 -9,60 | BRENT DTD 111,53 +7,37% | NATURAL GAS DUTCH 117,75 +16,43% | **Indici & Numeri** → p. 33-37

Attacco alle città, Cina pronta a mediare Borse in caduta e spread in discesa

Guerra in Ucraina

Offensiva russa, truppe in massa verso Kiev
Pechino «deplora la guerra»

Zelenskyy al Parlamento Ue: «Non lasciateci soli». Sette banche russe fuori da Swift

Panico Borse, Milano -4,1%
Giù spread, Bund a tassi negativi, petrolio record

Madri offensive russa in Ucraina: l'esercito marcia in massa su Kiev, nuovi bombardamenti su altre città. I negoziati non sembrano in grado di garantire una tregua. Pronta a mediare la Cina, che «deplora lo scoppio della guerra», il presidente turco, Erdogan: «Niente sanzioni alla Russia, teniamo aperto il dialogo». Zelenskyy al Parlamento Ue: «Nostra scelta europea è chiara. Non ci abbandonate». La Banca centrale russa vieta il pagamento degli interessi su 29 miliardi di bond russi detenuti all'estero. La guerra spaventa le Borse (Mila -4,14%). Spread in forte calo a 147 punti e già i rendimenti con l'allontanarsi al 2023 della stretta 10e sui tassi. Balzo del petrolio Brent a 107 \$ (+10%). Nuove sanzioni: sette banche russe fuori dallo Swift.

— Servizi alle pagg. 2-9



Pioggia di missili. Una palla di fuoco avvolge la torre della tv nella capitale ucraina, Kiev. Dopo le installazioni militari, la Russia ha preso di mira i centri di comunicazione

REPORTAGE. IN TRENO DA LEOPOLI

Con i volontari ucraini che tornano a Kiev per combattere

Roberto Bongiorno
Dal nostro inviato
KIEV

È come se anche questi vecchi treni sentissero la guerra. Agitati, nervosi. Arrivano, si fermano, compiono alcune decine di metri, si rifiermano. Poi cambiano

binario di continuo. La nostra partenza è fissata al binario tre. Diventa due poco prima di partire. E ritorna tre nel volgere di 10 minuti. Il problema è che, per far spola da

una banchina all'altra, occorre scendere nel corridoio sotterraneo, gremito da una massa di rifugiati in partenza per la Polonia, e alla fine riemergere.

— a pagina 2



IN PARLAMENTO

Draghi: l'Italia non arretra
E sul gas nuove semplificazioni

Barbara Flammerl — a pag. 8

L'inflazione balza al 5,7%: energia +46% in un mese

Carovita a febbraio

A febbraio l'inflazione vola a 5,7% su base annua (dal 4,8% di gennaio), record dal 1995. Il balzo è dovuto ai beni energetici (+45,9% mensile) in misura minore agli alimentari (lavorati +3,2% e non lavorati +6,9%).
Trovati — a pag. 9

CONTI PUBBLICI

Debito 2021
al 150,4%: calo
record del 4,9%

— a pag. 9

Il caro bollette costerà 51 miliardi alle imprese

L'allarme di Bonomi

Confindustria invoca un comitato nazionale di crisi con il governo per fronteggiare il caro energia, che potrebbe costare alle imprese 51 miliardi nel 2022 (dal 37 del 2021). Bonomi: «Servono decisioni coraggiose». Picchio — a pag. 8

DECRETO ENERGIA

Operativi
gli interventi
taglia costi

Dominelli e Trovati — a pag. 10

LE INTERVISTE

PAOLO SCARONI

«Con la crisi ripensare politiche sull'energia»

Sissi Bellomo
— a pag. 6

WILLIAM ALBERQUE (IIS)

«È la minaccia più grave dai tempi di Kruscev»

Nicol Degli Innocenti
— a pag. 5

LA FINANZA AGEVOLATA PER UN FUTURO COI BAFFI.



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

innova
finanza
Evolversi è un'impresa semplice.

SCOPRI DI PIÙ

PANORAMA

AUTOMOTIVE

Stellantis, nel piano 2030 raddoppio dei ricavi e lancio di 100 auto

L'obiettivo del gruppo Stellantis, che ieri ad Amsterdam ha presentato il suo piano industriale, è quello di raddoppiare i ricavi a 300 miliardi di euro e lanciare 100 nuovi modelli entro il 2030. Sarà ampliata l'offerta di auto completamente elettriche che sarà composta da oltre 75 modelli (nella foto l'ad Carlos Tavares).



VOUCHER PER LE PMI

Banda larga: metà fondi vanno solo a tre Regioni

Da ieri le Pmi possono richiedere il voucher per la banda ultralarga. Ma la corsa agli incentivi (59,5 milioni), non è uguale per tutti: a solo tre regioni va la metà dei fondi.

— a pag. 18

VIA EUROPEA PER L'IA

Nuove regole con il rischio interpretazioni frammentate

di Giuseppina Finocchiaro, Luciano Floridi, Oreste Pollicino

— a pag. 15

BOOM RICAVI NEL 2021

Arredo a quota 49 miliardi ma arriva l'allarme frenata

Secondo FederlegnoArredo, nel 2021 il comparto ha raggiunto un fatturato di 49 miliardi di euro contro i 39 del 2020. Ma la guerra in Ucraina getta più di un'ombra sugli scenari futuri.

— a pag. 16

IMPRESA E INNOVAZIONE

Scienze della vita fattore di crescita e competitività

Una task force dedicata all'Health&Life Science. Si tratta di una iniziativa della presidenza italiana del B20, che individua nelle scienze della vita un forte elemento di crescita.

— a pag. 12

Lavoro 24

Occupazione

L'equità di genere in 200 buone prassi

Cristina Casadei — a pag. 19

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



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 2 marzo 2022
Anno LXXVIII - Numero 60 - € 1,20
Mercoledì delle ceneri

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

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

QUANTO CI COSTA LA GUERRA IN UCRAINA

Putin fa esplodere le bollette

Draghi annuncia nuove misure anti-rincari ma serve l'ok della Ue per aumentare il deficit

Il gas infiamma l'inflazione il petrolio sale alle stelle e tutti i prezzi crescono quasi del 6%

Molti italiani in difficoltà e anche i Tir a Civitavecchia minacciano lo stop delle merci

L'EDITORIALE

Tradizione e futuro la nuova sfida

DI DAVIDE VECCHI

Prima di cominciare questa avventura a Il Tempo ho ripreso in mano un libro che porto con me da oltre vent'anni, «the Universal Journalist» (in Italia edito con il titolo «Il giornalista quasi perfetto») di David Randall, allora vicedirettore dell'Observer. Io lo scoprii all'università grazie a una docente con la passione per la carta stampata. Era dunque un testo da studiare, mai avrei immaginato di diventare giornalista e persino, oggi, direttore di un quotidiano storico come Il Tempo. Ammetto il timore di questo ruolo. Ma nei giornali, scriveva Randall, la ricchezza maggiore sono i cronisti, coloro che portano le notizie, i fatti. Senza di esse neppure il più abile e prestigioso dei commentatori avrebbe di cosa scrivere.

Questo giornale è nel cuore dei fatti, incastonato tra i Palazzi nei quali si decide la vita del Paese e da qui controlla ciò che li dentro accade, li critica quando sbagliano e li loda quando fanno bene. Lo farà riportando i fatti. Senza fronzoli e senza cortesie. Per rispetto dei lettori, vero e unico patrimonio di qualsiasi giornale.

Questa nostra Capitale deve ritrovare l'orgoglio del proprio ruolo, umiliato dalle recenti amministrazioni per palese incapacità, basti leggere oggi il servizio su Virginia Raggi che guida al Campidoglio la Commissione Expo 2030 ma non andrà all'esposizione in corso a Dubai con la delegazione del sindaco, Roberto Gualtieri. A cosa serve dunque quella commissione? O il ridicolo tour dei cestini di ghisa, prima tolti e ora rimessi. Servono persone all'altezza di Roma, così come ne servono per il Paese. Questo giornale è un prezioso gioiello della storia d'Italia. Noi, da queste colonne, tenderemo di raccontare nel modo più puntuale e accurato possibile quanto accade. Tenterò, tenderemo, di essere all'altezza di ciò che desideriamo: conquistarci la fiducia dei lettori.

Il Tempo di Osho

Gualtieri rottama i cestini di Virginia



"Ce servono i cestini nòvi pe buttacce dentro i cestini della Raggi"

Filippi alle pagine 14 e 15

L'ex sindaca non partecipa al lancio della candidatura di Roma 2030 Raggi esclusa dall'Expo di Dubai

L'ultima follia della Regione

Medici da mandare al fronte Ma qui è ancora emergenza

Sbraga a pagina 17

Domani è un giorno da segnare sull'agenda. Roma a Dubai ufficializzerà la propria candidatura a Expo 2030. Un'occasione molto importante per mettere in vetrina le potenzialità del nostro Paese. Eppure, nella delegazione italiana c'è una grande assente: Virginia Raggi. Già, proprio lei, la neo presidente della commissione capitolina speciale per Expo 2030.

a pagina 6

La guerra in Ucraina fa esplodere i costi dell'energia. Gas e petrolio raggiungono quotazioni da record, con il barile a quasi 104 dollari, il massimo dal 2014. Una spirale di aumenti che tocca tutte le merci e i prodotti. Il caro vita, insomma, inizia a far paura alle famiglie italiane alle prese con un'inflazione che, a febbraio, ha sfiorato il 6%. Serve per questo un nuovo intervento sulle bollette. Il premier Draghi lo ha annunciato ieri in Senato ma, per finanziarlo, dovrà chiedere all'Ue di fare più deficit.

Caleri, Zanchi e Zapponini alle pagine 2 e 3

Comprato prima dell'ok dell'Ena

Figliuolo spreca 10 milioni con il vaccino Sanofi

Martini e Solimeno a pagina 7

Partono i contratti a chiamata

Il lavoro precario sbarca anche in Vaticano

a pagina 9

Oggi via al processo

Per l'assalto alla Cgil i leader di Forza Nuova in galera da cinque mesi



Di Corrado a pagina 9

La storica enoteca della Capitale

Bernabei sospende la vendita della vodka

Di FRANCESCO STORACE

Chi ha detto che gli affari sono affari? A Roma c'è chi dice di no, che valgono prima i diritti umani, i principi, i valori. E se ci rimetti il 25 per cento del fatturato di settore chi se ne frega. Non è un autonomo versamento di san-

gue, ma una precisa scelta imprenditoriale che si è imposta all'attenzione della Capitale e non solo. Benvenuti all'enoteca Bernabei, che ieri ha informato tutta la sua clientela con un'iniziativa che ha già fatto abbastanza scalpore: sospende la vendita di tutte le bottiglie di vodka prodotte in Russia. (...)

Segue a pagina 3

il GUSTO di AVERE PERSONALITÀ

COLAVITA
Season your world





PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 36

CRISI UCRAINA

Draghi: un registro per i patrimoni russi over 10 mln. E la Francia sequestra yacht e ville

Ilizzi a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

10 ONLINE
Connettività - Il decreto del Mise sul Piano voucher per le imprese

Fisco - Ricerca per controllante estera, la risposta dell'Agenzia sul bonus R&S

Rivalutazioni e riallineamenti - La circolare dell'Agenzia delle entrate con i chiarimenti

Putin azzoppato dagli Stinger, i missili portatili in grado di devastare carri armati, aerei ed elicotteri

Pino Nicotri a pag. 7

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Tassate anche le perdite

Quasi 100 mila società devono pagare l'Ires pur non avendo avuto utili, a causa della indeducibilità fiscale di alcuni costi sostenuti. Il più colpito è il settore immobiliare

Il fisco fa pagare le imposte a quasi 100 mila società in perdita. Il 22% delle società che presentano una perdita civilistica hanno infatti ribaltato il risultato d'esercizio, trasformando dal fisco da negativo in positivo con correlato reddito imponibile Ires e conseguente pagamento delle imposte. A causa delle cosiddette variazioni in aumento prodotte dall'indeducibilità fiscale di costi di competenza sostenuti dalle imprese.

Mandolosi a pag. 33

IL VESCOVO DI MOSCA

Putin dovrà rendere conto della tragica escalation

Valentini a pag. 5

Per l'ex generale di corpo d'armata Rossi l'atomica è un modo per creare tensione



«Con Vladimir Putin è necessario venire a patti. Almeno nel breve periodo. Va rassicurato che non ci saranno problemi di sicurezza per la Russia, che la Nato non avanzerà». Per Domenico Rossi, già generale di corpo d'armata dell'Esercito Italiano, sottosegretario alla difesa nei governi Renzi e Gentiloni, la minaccia del presidente russo di ricorrere all'arma nucleare «fa parte di una escalation dello scontro, in cui si vuole creare un clima di maggiore tensione e allarme, ma senza che questo comporti necessariamente arrivare alle conseguenze finali». Tra gli errori della Ue, per Rossi, c'è quello di non essersi dotata di una difesa comune.

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Vladimir Putin, nell'attaccare brutalmente l'Ucraina e nel minacciare chi volesse aiutarla di essere disposto ad usare anche l'arma atomica ha manifestato il suo vero volto di killer, abituato, per attitudine, formazione e mestiere a ricorrere alla forza. Vent'anni fa disse: «Se vuoi battere un avversario devi attaccarlo per primo con tutti i mezzi a tua disposizione». Putin è stato educato così. Non si diventa ufficiali del Kgb frequentando un oratorio parrocchiale. Non a caso la sua carta d'identità registra la compagnia contro i servizi segreti di tipo islamico che avevano fatto sanguinosi attentati a Mosca. Non c'è stato bisogno della polizia per sconfiggerli. E' intervenuta l'artiglieria pesante con la quale sono state cancellate intere città ucraine. E come se, per unificare la strage di Piazza Fontana, fosse stata rasa al suolo Milano. Il terreno è stato tale che, diciamo oggi, dalla Cecenia i terroristi sono scomparsi. Non se ne vede più uno. Lo credo bene. Matteo Putini.

BONUS FIBRA

Ottieni fino a 2.500 euro con il Bonus Fibra.

Accedi al Voucher Connettività erogato dal Governo Italiano con Vodafone Business. Hai lo sconto mensile in bolletta e ci occupiamo noi di tutto. Vai su voda.it/bonusfibra

Together we can **vodafone business**

Scansiona e scopri di più

Il Voucher Connettività è subordinato a determinati requisiti e disponibilità del fondo. Per verificare eventuali limitazioni tecnologiche e geografiche vai su voda.it/indennitaconnettivita o chiama il numero verde 112. Il Voucher Connettività è valido fino al 31/03/2022. Elenco aggiornamento delle città coperte da tecnologia FTTH su voda.it/coperturaconnettivita in alcune zone l'offerta non è applicabile. Voucher potrebbe essere erogato con altre tecnologie.

Solo in Abruzzo. Da vendersi esclusivamente in abbinamento a Il Centro a € 1,30

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 2 marzo 2022
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Misterioso omicidio a Chicago

Barista umbro ucciso con decine di coltellate mentre torna dal lavoro

Millani e Coletti a pagina 19



Firenze

Bati e Antognoni presentano lunedì il nuovo stadio

Ulivelli in Cronaca

ristora
INSTANT DRINKS

LA RUSSIA AVANZA E CONTINUA A BOMBARDARE I CIVILI UCRAINI. A KIEV COLPITA LA TORRE DELLA TV: CINQUE MORTI APPELLO DI ZELENSKY ALL'UE: «MORIAMO PER ESSERE COME VOI». OK DEL PARLAMENTO ITALIANO ALL'INVIO DI ARMI

IL MASSACRO DI PUTIN

Lo zar folle e il miraggio dell'impero

Ecco a cosa mira il dittatore

Roberto Giardina

Nel turbine di notizie, vere, false, e inganni reciproci, e sbagli forse voluti, difficile prevedere che accadrà domani, e le intenzioni di un Putin che i servizi occidentali danno per pazzo. Analisi corretta, o si cade ancora nella trappola dell'ultimo zar? L'agenzia russa Novosti, il 26 febbraio, ha messo in rete per errore con troppo anticipo un articolo che dava già per compiuto l'attacco a Kiev: «L'Ucraina è tornata in Russia, l'epoca della diaspora del mondo russo sta volgendo al termine». E, ancora più grave, l'annuncio sui piani dopo la vittoria: «La Russia sta ricreando la sua storica unità, la tragedia del '91 è stata finalmente superata».

La Russia ha bombardato la torre della tv a Kiev: 5 vittime civili

Continua a pagina 6

Servizi da pag. 2 a pag. 12

Femminicidio a Salerno: arrestato il killer

«Parto, volevo salutarti» E uccide l'ex fidanzata

Femiani a pagina 13

Cent'anni fa nasceva il poeta e regista

Amiche, muse, amanti Pasolini e le sue donne

Guadagnucci a pagina 20

VALMORA
ACQUA MINERALE



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

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

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

Anno 47 - N° 51

Mercoledì 2 marzo 2022

In Italia € 1,70



Missili La sede del governo regionale a Kharkiv, seconda città dell'Ucraina, ridotta in macerie dai missili russi

Martirio ucraino

Terza ondata dell'offensiva russa. Sul Mar Nero cade Kherson, razzi su Kharkiv e sulla torre tv di Kiev. I profughi salgono a 700 mila Possibili nuovi colloqui sulla tregua. La Cina "deplora il conflitto e teme per i civili". Macron: rischiamo incidenti militari con Mosca Zelensky a Usa e Ue: "Questo non è un film, dimostrate che siete con noi"

Il commento

La dottrina dell'escalation

di Stefano Pontecorvo

Si sa ancora poco dell'obiettivo politico finale che Putin sta inseguendo con la guerra ucraina. Un po' più definita appare la sua strategia militare, anche tenendo in conto che per Mosca la potenza militare è strumento legittimo al servizio della politica estera.

a pagina 28

Il caso

L'arte, vittima della politica

di Natalia Aspesi

Non tutti i direttori d'orchestra sono immensi come Valery Gergiev, ma neppure amici stretti sin dalle elementari di Putin.

a pagina 34 con un articolo di Gregorio Moppi



Bombe su Kiev Con l'attacco alla torre tv è iniziato l'assedio

i servizi da pagina 5 a pagina 19 con commenti di Boeri, Camussi, Folli e Perotti alle pagine 28 e 29

I reportage

La capitale assediata "Aiuto, ci uccidono"

dal nostro inviato Paolo Brera alle pagine 2 e 3

Diluvio di Grad sulla città dei cosacchi

dal nostro inviato Fabio Tonacchi alle pagine 4 e 5

La politica

Draghi: "L'Italia non si può voltare dall'altra parte"

di Tommaso Ciriaco a pagina 16

Ambasciatore Usa all'Osce

Carpenter: "I soldati di Putin disertino Sanzioni all'energia"

di Paolo Mastrolilli a pagina 15

SCARPA

RIBELLE HD THE ALPINE ACCELERATOR.



K2 WINTER The impossible is made possible. Nimsdai Purja

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50 Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Winckelmann, 1 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

NZ



Il femminicidio Anna uccisa sul lavoro dall'ex la sua morte era come sempre annunciata

ANTONIO PIEDIMONTE E UN COMMENTO DI ASSIA NEUMANN DAYAN - PAGINA 23



Il dibattito I padri normali non esistono più ogni genitore diverso dall'altro è una ricchezza

MAURIZIO DE GIOVANNI - PAGINA 31



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 2 MARZO 2022



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,70 € II ANNO 156 II N 60 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

L'ANALISI

PUTIN SUL BARATRO DELL'IGNOMINIA

STEFANO STEFANINI

La guerra di Putin si appresta alla battaglia di Kiev. Scommette sulla pelle altrui, ucraina e russa, per salvare se stesso dal disastro politico. Zelensky, che rischia la propria pelle, scommette sull'Europa. L'Europa vuole fermare il primo e aiutare il secondo. - PAGINA 10

IL CASO

COSÌ IL MERCATO FA A PEZZI LO ZAR

ANNA ZAFESOVA

Un decreto presidenziale per impedire agli investitori stranieri di vendere le loro partecipazioni nelle società russe. Putin ordina alla valanga sui mercati di fermarsi, forse convinto che può comandarli come i suoi carri armati. Ma è un fiume in piena. - PAGINA 11

IL COMMENTO

LA GUERRA FREDDA NON CILAScerà PIÙ

BILLEMMOTT

Sappiamo tutti di vivere in un periodo storico temibile, il più pericoloso della maggior parte delle nostre esistenze di europei occidentali. Stiamo vivendo non soltanto una guerra, ma ben tre: una guerra armata vera e propria tra gli invasori russi e l'Ucraina. - PAGINA 29

LA STORIA

ADESSO L'ONU È SOLO UN PALAZZO VUOTO

DOMENICO QUIRICO

Lo confesso: sono un ingenuo. Da una settimana, da quando la coscienza rantola sotto le rovine dell'Ucraina mi ostino a cercare notizie dell'Onu. Mi sforzo di trovare notizie di Antonio Guterres, il segretario generale. - PAGINA 9

PIOGGIA DI MISSILI SU KIEV, COLPITA LA TORRE DELLA TV

L'assedio

MARIANA DIAZ VASQUEZ



Le bombe preannunciano l'invasione di Kiev: colpiti la torre della tv e il memoriale della Shoah. Una colonna di tank lunga 60 chilometri avanza verso la città. Il popolo ucraino: "Non riusciamo a fuggire". - PAGINE 2-3

IL PRESIDENTE A STATI UNITI E UE: QUESTO NON È UN GIOCO

Appello di Zelensky "L'Europa dimostri che lotta con noi"

IL REPORTAGE

LE FAMIGLIE SPEZZATE SUL BINARIO DI DNIPRO

FRANCESCA MANNOCCHI

La guerra è un affare di chi muore o di chi resta? La risposta si consuma sui binari delle stazioni che separano le famiglie. Stazioni come quella di Dnipro: gli uomini restano a combattere, le donne vanno via. - PAGINE 4-5



IL RACCONTO

LA RESISTENZA ARMATA DELLE DONNE SOLDATO

MONICA PEROSINO

Che indossino una divisa militare o un giro di scotch giallo attorno alla manica della giacca, in questa guerra che scoppia di testosterone la messa a terra sono loro, le donne che combattono in battaglia. - PAGINA 6



ENI ESCE DALLA SOCIETÀ CON GAZPROM SU BLUE STREAM

Armi all'Ucraina, sì delle Camere Draghi: non staremo a guardare

ILARIO LOMBARDO

Draghi lancia la sfida a Putin. Via libera delle Camere all'invio di armi a Kiev. Eni esce dalla società con Gazprom su Blue Stream. - PAGINA 14 SERVIZI - PAGINE 14-17

IL GIORNO DEL DIGIUNO

SE VUOI LA PACE PREPARA LA PACE

VITO MANCUSO

Una giornata di preghiera e digiuno per la pace in Ucraina: con queste parole il Papa ha invitato "tutti" a un gesto personale di partecipazione e solidarietà. Per i cattolici è logico, visto che oggi è il Mercoledì delle Ceneri. - PAGINA 29

LE OPINIONI

Il caso Netrebko: dico no all'esilio degli artisti russi

Donatella Di Cesare

Ma l'arte non è neutrale è il regime a farne un'arma

Massimiliano Panarari

Schneider: perché è giusto fare il paragone con Hitler

Letizia Tortello

Usón: Vlad come Milošević fa il macho con i mercenari

Francesco Olivo

BUONGIORNO

La guerra può finire

MATTIA FELTRI

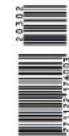
Arriva Luca e gli scrive: «Non credi che gli Usa non faranno nulla avendo fatto la stessa cosa loro in Iraq?». Va bene, non è la prosa di Montale, nemmeno la logica di Kissinger, però la domanda è chiara: gli Stati Uniti hanno invaso l'Iraq e quindi nulla faranno alla Russia che invade l'Ucraina. E spero, ovvero Danilo Toninelli, risponde: «È completamente diverso, credimi, perché lì erano stati loro ad andare in Iraq, qua invece è un altro paese che ha invaso». Non so voi, ma io non ho capito la risposta, e di sicuro Toninelli non ha capito la domanda. Potete trovare l'integrale su Facebook, dove il nostro Toninelli tiene una rubrica chiamata Controinformazione. Ed effettivamente di controinformazione si tratta, poiché Toninelli riesce a collocare Gorbaciov a capo dell'Impero Russo, caduto con la Rivoluzione d'Ottobre nel

1917, e Gorbaciov non era nemmeno nato. Non male anche quando gli scrive Boomer Mau e lui lo chiama «Boomer», alla bresciana. Ma il capolavoro di controinformazione non ci potevo credere, gridavo «Crozza togli la parrucca!» è stato quando, per spiegare le origini della guerra, Toninelli ha premesso che l'Ucraina è nell'Unione europea. Io lo ignoravo, accidenti. Ma lo ignoravo anche Putin sennò col cavolo che invadeva l'Ucraina, cioè l'Europa. E lo ignora Zelensky, il presidente ucraino che da una settimana chiede di essere ammesso nell'Unione, di cui però fa già parte. Lo ignora tutto il mondo, ma non Toninelli. E dal preambolo trae l'arguta analisi, sicché una gli dà del fesso, e lui sale alle vette del sublime e la inchioda: «Studia!». Ridete, ridete. Ma questo ha fatto il ministro.

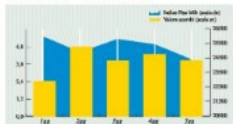
Con Vodafone Business ottieni il Bonus Fibra fino a 2.500 euro

Vai su voda.it/bonusfibra

Fondi erogati dal Governo italiano subordinati a requisiti e disponibilità fondi.



Ftse Mib 24.383,56



BORSA -4,14% **1€=\$1,1162**

INDICE BISTROME	24.383,56	↓	1.884,2		
Dow Jones	33.277	↓	7.866,2		
Nasdaq	13.948	↓	SPREAD		
S&P 500	4.387	↓	Btp Bund 10Y	147,46	▲
Esposito	13.868	↓	RENDIMENTI		
Zaligo	11.862	↓	Btp 10Y	1,4300	▼
Larska	7.236	↓	Banc 10Y	-0,2750	▼
Forsid	6.286	↓	Più forte		
VALUTHE	8.029	↓	Euro/Rub	141,18	▲
Euro/Dollaro	1,185	▲	Euro/Bund	162,21	▲
Euro/Yes	126,14	▲	Ftse/Mib	24.406	▼

Labriola cerca di coinvolgere il fondo Kkr nel riassetto E in borsa Tim perde il 9%

La partita riguarda lo scorporo della rete Oggi cda del gruppo mentre domani sarà presentato il nuovo piano industriale **Follis a pagina 14**

La fashion week di Parigi entra nel vivo con la sfilata di Dior

La maison di Lvmh crea esperimenti tecnologici con la startup D-Air Lab **Bottoni in MF Fashion Anno 2000 n. 42 Mercoledì 2 Marzo 2022 €2,00 Cassettini**

DALL'UCRAINA IN GUERRA ARRIVA LO SPETTRO RECESSIONE

Precipitano borse e tassi

Il conflitto fa cadere i **listini Ue**: Milano -4%. Il rendimento del Btp cala di 31 punti Swift, decise sanzioni contro 7 banche. Ma il pagamento del metano di **Putin** è salvo Nuova fiammata per gas, petrolio e oro. **Draghi**: l'Italia non volterà le spalle a Kiev

TAVARES NON SVELA IL DESTINO DEGLI IMPIANTI ITALIANI DEL GRUPPO STELLANTIS

Bertolino, Capponi, Gualtieri, Italia e Pira alle pagine 2, 3, 4 e 10



EDIFICI ANNI TRENTA
Caltagirone investe 140 milioni per due immobili nel cuore di Milano
Messia a pagina 13

AXA E ANIMA
Il Tesoro sonda i partner storici per l'aumento di capitale
Gualtieri a pagina 11

IN GIOCO ANCHE IL QATAR
Abu Dhabi offre 35 mln per i diritti tv della Serie A in Medio Oriente
Bertolino a pagina 15

BONUS BONUS BONUS

Ottieni fino a 2.500 euro con il Bonus Fibra.

Accedi al Voucher Connettività erogato dal Governo italiano con Vodafone Business. Hai lo sconto mensile in bolletta e ci occupiamo noi di tutto. Vai su voda.it/bonusfibra

Together we can **vodafone business**

Scansiona e scopri di più

Il Voucher Connettività è subordinato a determinati requisiti di disponibilità del servizio. Per verificare eventuali limitazioni tecnologiche e geografiche vai su voda.it/risorse. La velocità massima è fino a 2,5 Gbit/s al secondo in download e fino a 500 Mbit/s al secondo in upload. Elenco aggiornato delle città coperte da tecnologia FTTH su voda.it/coperturafibra. In alcune zone l'offerta con Voucher potrebbe essere erogata con altre tecnologie.



Guerra in Ucraina, Giampieri: "Si pensa di vietare ingresso in porti Ue a navi russe"

Intervista al presidente di Assoport: "Odessa bombardata, mire russe su Mariupol: fa capire come i porti siano strategici. Rischia di essere una crisi lunga"

TELENORD

La guerra in Ucraina sta avendo effetti pesanti anche sull'economia europea e italiana e in questa crisi giocano un ruolo di primo piano anche i porti. I principali scali ucraini, Odessa e Mariupol, sono fuori gioco tra bombardamenti e mire russe: "E questo - spiega a Transport il presidente di **Assoport** Rodolfo Giampieri - fa capire l'importanza strategica degli scali commerciali". Lo stop degli scambi, giocoforza, con l'Ucraina sta già avendo pesanti effetti: "Da lì arrivavano prodotti essenziali per l'industria italiana: alluminio, mais, anche il grano per alcune industrie della pasta: con la formula del 'just in time' i carichi arrivavano pronti per essere poi utilizzati dalle aziende. Non si è fatto molto 'magazzino' e ora si rischia di pagarne pesanti conseguenze". E poi, mentre molti armatori hanno sospeso gli scambi con la Russia, arriva l'ipotesi che alle navi russe venga vietato l'ingresso nei porti dell'Unione Europea: "È un'opzione allo studio delle autorità, ma in questa fase è tutto in divenire". Rischia di pagare un conto salato anche il settore delle crociere: "I turisti russi rappresentano una fetta importante di questo tipo di viaggi. Rischia di frenare un po' la ripartenza di un settore che sa dare occupazione di qualità e che aveva prospettive importanti".

TELENORD

transport

Chi Siamo
Orari
Servizi
Video
Puntate

Una topgun nella guerra dei droni

Tags:
Ucraina, Russia, Guerra, Droni, Assoport, Giampieri

Guerra in Ucraina, Giampieri: "Si pensa di vietare ingresso in porti Ue a navi russe"

coopservice

di @Saverio Casza

Intervista al presidente di Assoport: "Odessa bombardata, mire russe su Mariupol: fa capire come i porti siano strategici. Rischia di essere una crisi lunga"

Accordo di collaborazione fra ministero Infrastrutture Comando generale delle Capitanerie di porto e Assoporti

ROMA Un accordo di collaborazione è stato firmato nella sede di Porta Pia del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tra il Dipartimento della mobilità sostenibile (Mims) facente capo allo stesso Dicastero, il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia costiera e l'Associazione dei porti italiani. L'accordo prevede l'istituzione di un comitato paritetico a cui saranno affidati lo studio e l'analisi delle tematiche di interesse comune. Le relative soluzioni condivise e proposte saranno rimesse agli opportuni apprezzamenti del ministero di riferimento ai fini della successiva valorizzazione. Un accordo che si prefigge lo scopo di mettere a fattore comune dati e informazioni di reciproco interesse, nonché specifiche esperienze o problematiche interpretative/applicative di norme, direttive o linee di indirizzo, che richiedano un esame interdisciplinare, in modo da generare soluzioni condivise e sostenibili in chiave propositiva e di uniformità di governance dei porti. A sottoscrivere l'intesa, il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, ammiraglio ispettore capo Nicola Carlone, il Capo del Dipartimento della mobilità sostenibile, consigliere Mauro Bonaretti, e il presidente dell'Associazione dei porti Italiani, Rodolfo Giampieri. L'iniziativa nasce dal preciso auspicio, espresso dal ministro Enrico Giovannini, di un proficuo rapporto di collaborazione tra i principali attori del settore marittimo, per meglio favorire lo sviluppo della portualità italiana, del trasporto e della sicurezza in ambito marittimo, in coerenza con il più ampio disegno governativo di rafforzamento della competitività e della modernizzazione del sistema della portualità e della logistica nazionale. Questa la dichiarazione dell'ammiraglio Carlone subito dopo la stipula dell'accordo: Grazie alla sottoscrizione dell'accordo odierno, l'azione di comando svolta dalle Capitanerie di porto, titolari di funzioni e compiti in materia di sicurezza della navigazione e portuale, potrà svolgersi in maniera ancora più efficace, contribuendo significativamente a uno sviluppo sostenibile di tutto il comparto. Marittimità, logistica e intermodalità, rappresentano elementi essenziali dell'economia del Paese e il nostro obiettivo è omogenizzare la risposta all'utenza su tutto il territorio italiano, in accordo col più ampio disegno di efficientamento auspicato dal ministro. Dal canto suo, il presidente Giampieri ha dichiarato: oggi abbiamo aggiunto un altro tassello a favore del settore portuale. Una condivisione formale a beneficio dello sviluppo della portualità mirata a favorire un'ulteriore fluida applicazione delle norme che interessano, nel rispetto delle relative competenze, la vita nei porti in un disegno generale sostenuto dal ministro Giovannini. Lavoreremo insieme, in un format oggi indispensabile, per raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibile in ambito ambientale, economico e sociale. Il ministero gioca un ruolo di impulso e di facilitatore sui temi oggetto del protocollo, non solo di tipo amministrativo ma anche strategico ha affermato il capo dipartimento Bonaretti



Messaggero Marittimo Mensile

Primo Piano

le parti possono contare sul nostro massimo supporto nell'interesse di un settore tanto rilevante per lo sviluppo del nostro Paese.

Montani (Bper): «In Carige faremo investimenti importanti per lo sviluppo del territorio»

In giugno verrà reso noto il piano industriale

Bper ha voluto dare un segno della propria volontà di integrarsi nella realtà ligure con una due giorni di incontri del presidente Flavia Mazzarella e dell' a.d. Pier Luigi Montani con l' **Autorità portuale**, il presidente della Regione e il sindaco di Genova. Al termine i vertici della banca e gli amministratori locali hanno incontrato la stampa nel palazzo della regione in piazza De Ferrari. «Noi siamo venuti questi due giorni - ha dichiarato Flavia Mazzarella - per avere un incontro con le istituzioni. Siamo stati prima in banca, poi abbiamo incontrato l' **Autorità portuale**, il presidente della Regione e il sindaco. L' impressione che abbiamo avuto è molto positiva, siano stati accolti dalla città , abbiamo capito che è una città in grande espansione, ci sono grandi potenzialità di sviluppo, e noi come Bper ci siamo e ci saremo . L' idea è quella di completare questa operazione di acquisizione in tempi rapidi, quindi di rispettare il termine di giugno per poi procedere alla fusione». Per quanto riguarda la guerra russo-ucraina la banca emiliana non teme ripercussioni dirette , essendo solo marginalmente presente in quei territori. «Naturalmente - ha precisato Mazzarella - le condizioni esterne sono molto complicate, con riflessi importanti su tutto il sistema bancario, lo vediamo da che cosa succede ai titoli sul mercato azionario. Siamo però una banca poco esposta con le banche russe, stiamo comunque monitorando il contesto di riferimento con grande attenzione quello che succede». In giugno sarà reso noto il piano industriale di Carige. «Sarà un piano industriale - ha detto Pier Luigi Montani - che farà sicuramente bene alla banca nel suo complesso e a Carige. Per quanto riguarda l' autonomia di Carige - ha precisato Montani rispondendo alla domanda di un giornalista - bisogna intendersi cosa significa questa parola. Noi abbiamo l' obbligo, per poter acquisire le Dta, che son parte delle componenti del prezzo di acquisto, di fare la fusione. Questo non si può omettere se no si perderebbe un valore importante che serve anche per sistemare la banca. Sicuramente rimarrà una sede importante a Genova, e se il timore è che si voglia venire a fare, per usare un termine che non mi piace, macelleria sociale, la risposta è no. Ci saranno solamente investimenti che aiuteranno la banca a crescere, e crescendo la banca potrà dare una mano importante al territorio. Cosa che finora non ha potuto fare perché purtroppo non era in condizione di farlo. Adesso la banca è ben strutturata, come patrimonio e anche come dimensione, con Carige avremo una massa intermediata complessiva di oltre 400 miliardi, che non è poco, una buona dotazione di capitale, più di 2.200 sportelli, che poi dovremo razionalizzare, non a Genova ma in tutto il sistema bancario. Abbiamo una struttura che al sistema economico locale potrà essere di grande aiuto». Per quanto riguarda il marchio Carige, l' a.d. del gruppo ha dichiarato che « Il marchio Carige è un marchio che ha 500 anni di vita e quindi sarà sicuramente valorizzato . Tutto quello che sarà valorizzabile sarà valorizzato».



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Per saperne di più bisognerà conoscere piano industriale, che sarà reso noto in giugno. Il presidente della Regione Giovanni Toti ha annunciato: «Oggi finiamo un percorso, cominciato purtroppo anni fa, quando la politica si è occupata di banche e soprattutto di Carige, un percorso al quale ora la politica ha guardato con grande attenzione ma lasciando che il mondo bancario facesse quello che doveva giustamente fare, ed è stata una scelta opportuna, visto l'esito. Dopo la diagnosi, dopo la stabilizzazione, oggi finalmente parliamo di un malato che lascia l'ospedale e si prepara a tornare alla sua vita di banca del territorio. Le assicurazioni che abbiamo avuto dai vertici di Bper sono importanti, sia per quanto riguarda le direzioni, sia per il personale, sia per la rete delle filiali, sia per la volontà di continuare a essere una banca importante per questo territorio, anzi esserlo di più. Abbiamo condiviso il concetto che Genova e la Liguria sono un territorio in grande sviluppo, che le infrastrutture che arriveranno saranno ulteriore momento di integrazione con il resto del paese e di valorizzazione di tutti i nostri asset. Quindi direi che è stato un primo approccio molto positivo, preludio di un cammino felice per tutti». Soddisfatto anche il sindaco di Genova Marco Bucci: «Sono rimasto molto contento delle rassicurazioni del management, c'è fiducia nel fatto di avere una banca qui a Genova che rappresenta il nostro territorio e nello stesso tempo una grande banca che darà la robustezza necessaria per continuare ad andare avanti. Nel territorio arriveranno 6,2 miliardi di investimenti da fare, ed è un argomento che abbiamo affrontato, oltre a quello del brand e del quartier generale e del fatto che abbiamo una questione riguardante l'occupazione. Che però potrebbe anche essere in crescita. È tutto da vedere». Bucci è anche contento del fatto che ad acquisire Carige sia Bper: «Sono molto contento di questa scelta. Tra quelle possibili che ho visto, l'ho sempre detto fin dall'inizio, senza ovviamente voler interferire perché non possiamo interferire in queste cose, però dal mio punto di vista questa è la scelta migliore e ne sono molto contento».

Culmv, presidio per salvare 88 posti di lavoro

Presidio davanti a Palazzo San Giorgio a Genova dei lavoratori somministrati della Compagnia Unica del porto. Il contratto è scaduto lo scorso 30 novembre e finora hanno ottenuto soltanto un rinnovo di tre mesi e poi di uno

Presidio davanti a Palazzo San Giorgio a Genova dei lavoratori somministrati della Compagnia Unica del porto. Lo scorso 30 novembre sono scaduti i contratti degli 88 lavoratori somministrati in servizio presso la Culmv e nonostante le trattativa tra sindacati e istituzioni, è stato concesso solo un rinnovo di tre mesi finito oggi, martedì 1 marzo. "A rischio c'è il nostro futuro, non sappiamo se il contratto sarà rinnovato", spiegano i manifestanti. "Tutto a causa di mala gestione che va avanti da oltre cinque anni e che non supera mai le promesse". Gli operatori del porto dicono di tenerci "particolarmente alla continuità nel nostro ambito lavorativo e non a venire smistati in cooperative o altri lavori senza rispettare le competenze che abbiamo maturato in diversi anni". I lavoratori in questione sono rallisti che si occupano di imbarcare e sbarcare container in ambito portuale: "L'ultima proposta ricevuta è un contratto di un mese con soli venti turni garantiti, una soluzione che ovviamente non risolve il problema".



Road to Expo Dubai: nautica, la grande bellezza della Liguria

Redazione

Mercoledì 2 marzo, alle 11 al Palazzo della Borsa di Genova si svolgerà l'evento "Road to Expo Dubai - Nautica, la grande bellezza della Liguria" organizzato da Regione Liguria con Liguria International in vista della Missione Istituzionale all' Expo Dubai, in programma dal 10 al 13 marzo in occasione del Regional Day dedicato alla Liguria e in concomitanza con il Dubai International Boat Show. Interverranno il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il presidente di Ucina Confindustria Nautica Saverio Cecchi, il sindaco di Genova Marco Bucci, il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, il Presidente della Camera di Commercio Luigi Attanasio, i Presidenti delle Autorità Portuali di Sistema del Mar Ligure Occidentale e Orientale, rispettivamente **Paolo Emilio Signorini** e Mario Sommariva. Nel corso dell' evento si svolgerà anche la tavola rotonda "Liguria, la nautica come eccellenza" con Barbara Amerio (Amer Yachts, amministratore delegato Gruppo Permare), Michele Deprati (amministratore delegato Baglietto), Giovanna Vitelli (vice presidente Azimut Benetti Group), Vincenzo Poerio (amministratore delegato Tankoa Yachts) e Ferruccio Rossi (direttore generale San Lorenzo), Riccardo Pompili (amministratore delegato Gruppo De Wave) e Alberto Amico (presidente Amico &Co). L' evento è organizzato in collaborazione con Il Secolo XIX.



SONO 14 I COMUNI CANDIDATI DALLA REGIONE: VALUTERANNO DUE MINISTERI

«Nell'alessandrino il motore del retroporto»

Il Piemonte e l'asse con lo scalo genovese: tra le priorità l'istituzione d'una zona logistica semplificata

DANIELA TERRAGNI ALESSANDRIA La logistica si muove in anticipo, per vincere la gara con la burocrazia. E mentre si costruiscono le ferrovie, si tracciano già le nuove aree di deposito delle merci in 14 Comuni piemontesi. «La nostra regione - ha detto il governatore Alberto Cirio - si trova all'intersezione di due grandi futuri assi ferroviari europei, il Genova Rotterdam e il Corridoio del Mediterraneo, e può contare su un know how straordinario: per questo lo consideriamo un vero e proprio cuore logistico dell'Europa». Proprio la logistica può essere un mattone del rilancio del Nord Ovest. «Vogliamo essere il motore propulsore di questo processo. Una grande rivincita, che porterà sviluppo e posti di lavoro. Vogliamo che questa opportunità coinvolga più territori possibile come retroporto di Genova e per questo abbiamo adottato un metodo estremamente inclusivo». La Regione ha indicato nella proposta da inviare al Governo sei siti esistenti nei Comuni di Alessandria, Arquata Scrivia, Castellazzo Bormida, Novi San Bovo, Ovada Belforte e Rivalta Scrivia, oltre agli interporti di rilevanza nazionale operativi a Novara e a Torino. Accanto a questi, saranno inseriti nella proposta 12 dei 16 Comuni piemontesi che hanno partecipato al bando e che soddisfano i criteri di compatibilità urbanistica. «Sono risultati idonei altri 9 Comuni in provincia di Alessandria: Basaluzzo, Borghetto di Borbera, Casale Monferrato, Castelletto Monferrato, Castelnuovo Scrivia, Pozzolo Formigaro, Serravalle Scrivia, Silvano d'Orba e Tortona. Altri due sono in provincia di Asti - Asti e Villanova d'Asti - e uno in provincia di Cuneo, Mondovì. Ad annunciare il piano, oltre a Cirio, gli assessori regionali alle Infrastrutture Marco Gabusi e alla Semplificazione, Maurizio Marrone insieme alla amministratrice delegata di Rfi Vera Fiorani e al commissario straordinario di Governo per la Tav Torino Lione e per il Terzo Valico, Calogero Mauceri. Tra le ipotesi si guarda all'introduzione di una Zona logistica semplificata (Zls), appetibile per gli investitori poiché offre regimi autorizzativi facilitati e, in prospettiva, eventuali agevolazioni fiscali per le aree con un nesso funzionale con il porto. A breve l'elenco dei siti candidati sarà trasmesso al ministero per il Sud e la Coesione territoriale e al ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, che lo presenteranno al Governo per l'approvazione. «Ci aspettiamo una risposta per la prossima primavera - ha dichiarato Gabusi - Una tempistica coerente con quella dei lavori sui due corridoi europei: potrebbe così portare ad avere le Zls pronte per quando passeranno le merci sui nuovi collegamenti». La realizzazione di nuove zone logistiche è un'opportunità derivante dall'emendamento al Decreto Genova del 2018, che individua le aree a supporto del porto genovese, per le quali le Regioni possono definire ulteriori siti retroportuali. Proprio in questi giorni, il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale (Genova,



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Savona, Vado ligure) ha annunciato i dati di traffico relativo al 2021, con il record nel traffico contenitori con 2.781.112 teu, il 10,3% in più del 2020. Un risultato raggiunto nell'anno in cui Vado Gateway ha concluso la fase di startup e Calata Bettolo i primi dodici mesi di piena attività nel porto di Genova. Sempre a proposito di container il sistema del Mar ligure Occidentale nei primi 9 mesi del 2021 ha registrato la crescita più consistente (+17,4%), insieme con Barcellona (+30,84%), rispetto ai porti del Northern range. Restano indietro le rinfuse liquide: petrolio e oli minerali (-14% sul 2019 e +11,5% sul 202). I traghetti, quasi 1,9 milioni di passeggeri, hanno colmato solo il calo del periodo più pesante della pandemia (+41,6% sul 2020 ma ancora -25% rispetto al 2019) e il settore crociere pure in recupero resta ancora lontano dai livelli 2019: il totale passeggeri crociere fra Genova e Savona è 591.391.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Terminal San Giorgio non molla sul fronte passeggeri a Genova Sampierdarena

Nelle more dell'operazione Superba impugnato il rigetto dell'Adsp alla domanda di attrezzare il terminal alle autostrade del mare

Il Terminal San Giorgio di Genova (Gruppo Gavio) ha appena impugnato il ricorso contro il diniego dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** alla sua richiesta di poter attrezzare le proprie banchine a ospitare anche traffici passeggeri, non prevalenti e legati alla ricezione di linee di autostrade del mare del Gruppo Grimaldi, principale cliente del terminal che sorge sui ponti Somalia e Libia. Il rigetto della domanda, stante la contrarietà più volte espressa dall'ente sul tema, era praticamente scontato. Meno il fatto che Terminal San Giorgio decidesse di insistere impugnando il diniego. La società, infatti, qualche mese fa, dopo l'istanza per il traffico passeggeri, aveva dato ad Adsp la propria disponibilità a rinunciare alla concessione a Ponte Somalia, che era stato nel frattempo chiesto da Superba per spostarvi i depositi per prodotti petrolchimici oggi collocati a Multedo, in un altro bacino **portuale**. Vero è che il terminalista aveva condizionato tale disponibilità all'accettazione da parte dell'Adsp di un'altra istanza, risalente a tre anni prima e rimasta in un cassetto fino alla emersione dell'operazione Superba, vale a dire l'accettazione dello scioglimento dell'Associazione Temporanea d'Imprese con Messina, concessionaria del compendio formato da Ponte Canepa e Ponte Libia, e, soprattutto, il rinvio sine die dell'impegno, assunto dall'Ati stessa in sede di gara, al riempimento fra Ponte Libia e Ponte Canepa. Sul punto l'Adsp, forse in ragione della delicatezza di tale richiesta, si è bloccata, non senza suscitare il dispetto di Tsg, probabilmente aspettando a sua volta che l'operazione Superba passi il vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici chiamato a giudicare l'Adeguamento Tecnico Funzionale su cui si basa. È in questo scenario, quindi, che va inquadrato il ricorso di Tsg, in funzione evidentemente cautelativa: se l'operazione relativa al trasloco di Superba (e Carmagnani) a Ponte Somalia andrà avanti, Terminal San Giorgio, posto che ottenga soddisfazione della condizione legata alla Ati, dovrà concentrare la propria attività a Ponte Libia e rinunciare di conseguenza al traffico passeggeri. In caso però il trasloco dei depositi salti, e con essa anche la richiesta dell'Ati venga cassata, il ricorso permetterà al terminalista di giocare almeno la partita delle autostrade del mare. Circa un anno fa era stato proprio Guido Grimaldi, vertice di Grimaldi Euromed, ad annunciare attraverso SHIPPING ITALY la ferma intenzione di aprire una linea ro-pax fra Genova e la Sradegna (Porto Torres) sfruttando le banchine di Terminal San Giorgio per la movimentazione in maniera residuale anche dei passeggeri oltre che dei carichi rotabili. A.M.



Il Nautilus

Ravenna

RAVENNA E T.C.R. ACCOLGONO L' ARRIVO DELLA NAVE CHE OFFRE IL COLLEGAMENTO DIRETTO CON L' ORIENTE

La nuova rotta senza scali Chattogram (Bangladesh) Ravenna avrà una positiva ricaduta sul porto e offrirà alle aziende un' opportunità in più per sviluppare e potenziare commerci con l' Est asiatico

Ravenna-T.C.R. - Terminal Container **Ravenna**, società partecipata da Sapir e Contship, questa mattina ha accolto l' arrivo di Songa Cheetah, la nave della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che, giunta al **porto**, ha inaugurato la rotta con servizio diretto da Chattogram (Bangladesh) a **Ravenna** rendendo, di fatto, l' Oriente più vicino all' Italia. Tra i presenti a ricevere l' equipaggio, i rappresentanti delle istituzioni con il Direttore della Dogana Giovanni Mario Ferente, il Segretario della Autorità di Sistema portuale di **Ravenna** Paolo Ferrandino, il comandante della Guardia di Finanza di **Ravenna** colonnello Mercatili, il capo della Sezione Tecnica della Capitaneria di **Porto** capitano di fregata Mario Pennisi, il management della compagnia di navigazione Rif Line (il Ceo Francesco Isola, il Presidente Giorgio Voria e il Fleet manager Luca Scagliarini) e il management di T.C.R. (con il Presidente Giannantonio Mingozi, il Direttore Milena Fico e il responsabile commerciale Alessandro Battolini) che hanno consegnato al comandante della nave Maciej Grabowski il crest dell' azienda a titolo di benvenuto. Un importante momento da celebrare perché la nuova rotta avrà una significativa ricaduta sul **porto** di **Ravenna** sia in termini di rilievo, sia di traffico dato che si tratta dell' unica linea diretta in Italia per il Bangladesh. Il **porto** di **Ravenna** rappresenta il primo punto di approdo delle merci per l' Emilia Romagna e uno snodo primario in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo Orientale. 'Abbiamo scelto **Ravenna** perché il suo **porto** sull' Adriatico è in una posizione baricentrica per le aziende del nord Italia. Inoltre, ha un efficiente sistema di retroporto e un buon collegamento ferroviario che consente di poter mandare la merce all' estero, in Germania per esempio, da dove arrivano molte richieste in questo momento', mette in evidenza Francesco Isola, Ceo di Rif Line. Per le alte competenze, la gestione dei container è stata affidata a T.C.R. capace di offrire sul piano logistico soluzioni innovative e altamente performanti all' interno dell' area terminal. Tra queste, la possibilità di avere a disposizione un magazzino interno coperto per lo stoccaggio della merce per i riempimenti e gli svuotamenti dei container ma soprattutto, collegamenti ferroviari frequenti con le aree di Marzaglia (Mo), Segrate e Milano Melzo. Tramite quest' ultimo, T.C.R. offre un rilancio sulle più importanti aree europee come Svizzera, Germania, Austria e Benelux, diventando così il gateway strategico tra Asia ed Europa. 'Il collegamento Bangladesh-**Ravenna** rappresenta una sorta di piccola rivoluzione nelle dinamiche dello shipping dove giganteggiano navi di grandi dimensioni - spiega Giannantonio Mingozi, Presidente del Terminal Container **Ravenna**



Il Nautilus

Ravenna

- qui la scelta è diversa: in un periodo difficile come quello pandemico dove mancano container vuoti e spazi sulle navi, è nata l'idea di questo servizio, il solo in Italia senza scali intermedi che impiega navi di piccole dimensioni e quindi più agili e veloci'. La nave ha una capacità media di 1200 TEU e una lunghezza di 148 metri e il vantaggio del servizio diretto è enorme. Il transit time è ridotto perché non sono previsti trasbordi o tappe intermedie così, in 18/20 giorni, la merce dal Bangladesh arriva in Italia impiegando circa la metà del tempo necessario ad una compagnia tradizionale. Un vero plus per le aziende che operano con il Bangladesh come ad esempio le industrie del tessile e dell'abbigliamento che da oggi hanno una nuova grande opportunità per sviluppare commerci in nuovi mercati, di potenziare gli scambi, di ottimizzare la logistica dei trasporti.

Primo Magazine

Ravenna

Ravenna e T.C.R. hanno accolto "Songa Cheetah"

1 marzo 2022 - T.C.R. - Terminal Container **Ravenna**, società partecipata da Sapir e Contship, ieri mattina ha accolto l'arrivo di Songa Cheetah, la nave della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che, giunta al **porto**, ha inaugurato la rotta con servizio diretto da Chattogram (Bangladesh) a **Ravenna** rendendo, di fatto, l'Oriente più vicino all'Italia. Un importante momento da celebrare perché la nuova rotta avrà una significativa ricaduta sul **porto** di **Ravenna** sia in termini di rilievo, sia di traffico dato che si tratta dell'unica linea diretta in Italia per il Bangladesh. Il **porto** di **Ravenna** rappresenta il primo punto di approdo delle merci per l'Emilia Romagna e uno snodo primario in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo Orientale. "Abbiamo scelto **Ravenna** perché il suo **porto** sull'Adriatico è in una posizione baricentrica per le aziende del nord Italia. Inoltre, ha un efficiente sistema di retroporto e un buon collegamento ferroviario che consente di poter mandare la merce all'estero, in Germania per esempio, da dove arrivano molte richieste in questo momento", mette in evidenza Francesco Isola, Ceo di Rif Line. Per le alte competenze, la gestione dei container è stata affidata a T.C.R. capace di offrire sul piano logistico soluzioni innovative e altamente performanti all'interno dell'area terminal. Tra queste, la possibilità di avere a disposizione un magazzino interno coperto per lo stoccaggio della merce per i riempimenti e gli svuotamenti dei container ma soprattutto, collegamenti ferroviari frequenti con le aree di Marzaglia (Mo), Segrate e Milano Melzo. Tramite quest'ultimo, T.C.R. offre un rilancio sulle più importanti aree europee come Svizzera, Germania, Austria e Benelux, diventando così il gateway strategico tra Asia ed Europa. "Il collegamento Bangladesh-**Ravenna** rappresenta una sorta di piccola rivoluzione nelle dinamiche dello shipping dove giganteggiano navi di grandi dimensioni - spiega Giannantonio Mingozzi, Presidente del Terminal Container **Ravenna** - qui la scelta è diversa: in un periodo difficile come quello pandemico dove mancano container vuoti e spazi sulle navi, è nata l'idea di questo servizio, il solo in Italia senza scali intermedi che impiega navi di piccole dimensioni e quindi più agili e veloci".



Porto, inaugurata la nuova linea cargo che collegherà l'Italia con il Bangladesh

La nave 'Songa Cheetah' ha inaugurato l'avvio della rotta Chattogram-Ravenna. La compagnia di navigazione: "Abbiamo scelto Ravenna per l'efficiente sistema di retroporto e il buon collegamento ferroviario che consente di poter mandare la merce all'estero"

La Terminal Container Ravenna lunedì mattina ha accolto l'arrivo di Songa Cheetah, la nave della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che, giunta al porto, ha inaugurato la rotta con servizio diretto da Chattogram (Bangladesh) a Ravenna rendendo, di fatto, l'Oriente più vicino all'Italia. Tra i presenti a ricevere l'equipaggio, i rappresentanti delle istituzioni, con il direttore della Dogana Giovanni Mario Ferente, il segretario della **Autorità di Sistema portuale** di Ravenna Paolo Ferrandino, il comandante della Guardia di Finanza di Ravenna colonnello Mercatili, il capo della Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto capitano di fregata Mario Pennisi, il management della compagnia di navigazione Rif Line (il Ceo Francesco Isola, il Presidente Giorgio Voria e il Fleet manager Luca Scagliarini) e il management di T.C.R. (con il Presidente Giannantonio Mingozzi, il Direttore Milena Fico e il responsabile commerciale Alessandro Battolini) che hanno consegnato al comandante della nave Maciej Grabowski il crest dell'azienda a titolo di benvenuto. Un importante momento, perché la nuova rotta avrà una significativa ricaduta sul porto di Ravenna sia in termini di rilievo, sia di traffico dato che si tratta dell'unica linea diretta in Italia per il Bangladesh. Il porto di Ravenna rappresenta il primo punto di approdo delle merci per l'Emilia Romagna e uno snodo primario in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo Orientale. "Abbiamo scelto Ravenna perché il suo porto sull'Adriatico è in una posizione baricentrica per le aziende del nord Italia. Inoltre, ha un efficiente **sistema** di retroporto e un buon collegamento ferroviario che consente di poter mandare la merce all'estero, in Germania per esempio, da dove arrivano molte richieste in questo momento", mette in evidenza Francesco Isola, Ceo di Rif Line. "Il collegamento Bangladesh-Ravenna rappresenta una sorta di piccola rivoluzione nelle dinamiche dello shipping dove giganteggiano navi di grandi dimensioni - spiega Giannantonio Mingozzi, presidente del Terminal Container Ravenna, a cui è stata affidata la gestione dei container - qui la scelta è diversa: in un periodo difficile come quello pandemico dove mancano container vuoti e spazi sulle navi, è nata l'idea di questo servizio, il solo in Italia senza scali intermedi che impiega navi di piccole dimensioni e quindi più agili e veloci". La nave ha una capacità media di 1200 TEU e una lunghezza di 148 metri e il vantaggio del servizio diretto è enorme. Il transit time è ridotto perché non sono previsti trasbordi o tappe intermedie così, in 18/20 giorni, la merce dal Bangladesh arriva in Italia impiegando circa la metà del tempo necessario ad una compagnia tradizionale. Un plus per le aziende che operano con il Bangladesh, come ad esempio le industrie del tessile e dell'



Ravenna Today

Ravenna

abbigliamento che da oggi hanno una nuova opportunità per sviluppare commerci in nuovi mercati, di potenziare gli scambi, di ottimizzare la logistica dei trasporti.

TCR accoglie la prima nave con servizio diretto dal Bangladesh

Redazione

Terminal Container Ravenna, società partecipata da Sapir e Contship, questa mattina ha accolto l'arrivo di Songa Cheetah, la nave della compagnia di navigazione Kalypso (appartenente al gruppo Rif Line) che, giunta al porto, ha inaugurato la rotta con servizio diretto da Chattogram (Bangladesh) a Ravenna rendendo, di fatto, l'Oriente più vicino all'Italia. Tra i presenti a ricevere l'equipaggio, i rappresentanti delle istituzioni con il Direttore della Dogana Giovanni Mario Ferente, il Segretario della **Autorità** di **Sistema** portuale di Ravenna Paolo Ferrandino, il comandante della Guardia di Finanza di Ravenna colonnello Mercatili, il capo della Sezione Tecnica della Capitaneria di Porto capitano di fregata Mario Pennisi, il management della compagnia di navigazione Rif Line (il Ceo Francesco Isola, il Presidente Giorgio Voria e il Fleet manager Luca Scagliarini), il management di TCR (con il Presidente Giannantonio Mingozi, il Direttore Milena Fico e il responsabile commerciale Alessandro Battolini), l'Agenzia marittima Archibugi con Alessandro Archibugi, Alessandra Riparbelli doganalista di Casa di Spedizioni Riparbelli, Peter Robino commerciale di Contship Italia, che hanno consegnato al comandante della nave Maciej Grabowski il crest dell'azienda a titolo di benvenuto. Un importante momento da celebrare perché la nuova rotta avrà una significativa ricaduta sul porto di Ravenna sia in termini di rilievo, sia di traffico dato che si tratta dell'unica linea diretta in Italia per il Bangladesh. Il porto di Ravenna rappresenta il primo punto di approdo delle merci per l'Emilia Romagna e uno snodo primario in Italia per gli scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo Orientale. 'Abbiamo scelto Ravenna perché il suo porto sull'Adriatico è in una posizione baricentrica per le aziende del nord Italia. Inoltre, ha un efficiente **sistema** di retroporto e un buon collegamento ferroviario che consente di poter mandare la merce all'estero, in Germania per esempio, da dove arrivano molte richieste in questo momento', mette in evidenza Francesco Isola, Ceo di Rif Line. Per le alte competenze, la gestione dei container è stata affidata a TCR capace di offrire sul piano logistico soluzioni innovative e altamente performanti all'interno dell'area terminal. Tra queste, la possibilità di avere a disposizione un magazzino interno coperto per lo stoccaggio della merce per i riempimenti e gli svuotamenti dei container ma soprattutto, collegamenti ferroviari frequenti con le aree di Marzaglia (Mo), Segrate e Milano Melzo. Tramite quest'ultimo, TCR offre un rilancio sulle più importanti aree europee come Svizzera, Germania, Austria e Benelux, diventando così il gateway strategico tra Asia ed Europa. 'Il collegamento Bangladesh-Ravenna rappresenta una sorta di piccola rivoluzione nelle dinamiche dello shipping dove giganteggiano navi di grandi dimensioni - spiega Giannantonio Mingozi, Presidente del Terminal Container Ravenna - qui la scelta è diversa: in un periodo difficile come quello pandemico dove mancano container vuoti e spazi sulle navi, è nata



ravennawebtv.it

Ravenna

l'idea di questo servizio, il solo in Italia senza scali intermedi che impiega navi di piccole dimensioni e quindi più agili e veloci'. La nave ha una capacità media di 1200 TEU e una lunghezza di 148 metri e il vantaggio del servizio diretto è enorme. Il transit time è ridotto perché non sono previsti trasbordi o tappe intermedie così, in 18/20 giorni, la merce dal Bangladesh arriva in Italia impiegando circa la metà del tempo necessario ad una compagnia tradizionale. Un vero plus per le aziende che operano con il Bangladesh come ad esempio le industrie del tessile e dell'abbigliamento che da oggi hanno una nuova grande opportunità per sviluppare commerci in nuovi mercati, di potenziare gli scambi, di ottimizzare la logistica dei trasporti.

Protocollo di intesa AdSP-Vigili del Fuoco Obiettivo: rafforzare la sicurezza in ambito portuale

Un accordo quadro per consolidare i rapporti tra le parti e per potenziare il **sistema** di risposta formativa dei soccorsi nelle strutture portuali di Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia. Lo hanno firmato, quest'oggi, a Palazzo Rosciano, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** e il Corpo Nazionale dei vigili del fuoco. In particolare, le parti si impegnano a realizzare congiuntamente pacchetti formativi per la professionalizzazione, qualificazione e aggiornamento dei lavoratori del comparto marittimo, **portuale** e logistico. Nell' ambito del Protocollo forMare Toscana, sottoscritto nel 2019 tra l' AdSP-MTS, la Regione Toscana, la Camera di Commercio della Maremma e del **Tirreno** e la Direzione Marittima della Toscana, saranno inoltre sviluppate attività di progettazione e consulenza per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alle attività di simulazione nel settore antincendio. Su richiesta del corpo nazionale dei vigili del fuoco, l' AdSP renderà disponibili le proprie strutture formative e le aree destinate alle attività di addestramento (anche su programmazione annuale) per i corsi di formazione. Con riferimento al Porto di Piombino verranno messi a disposizione dei vigili del fuoco locali adeguati posti all' interno del Centro Integrato Servizi Portuali (C.I.S.P.). L' AdSP si impegna inoltre a destinare dei posti barca all'ormeggio delle unità navali del Corpo. Per il presidente dell' AdSP, Luciano Guerrieri, si tratta di una collaborazione di fondamentale importanza per i porti del **Sistema**: "Con questo accordo non soltanto eleviamo la capacità di risposta del **sistema** formativo ai fabbisogni di professionalità e competenze legate all' economia del mare ma rafforziamo la collaborazione su una asset primario per tutti noi: quello della sicurezza in ambito **portuale**". Soddisfatto Il Comandante Provinciale VVF Livorno, Ing. Ugo D' Anna che ha parlato di una importante sinergia all' insegna del rafforzamento della formazione in materia di sicurezza: "E' un progetto ambizioso che alza l' asticella dell' attenzione che mettiamo nello svolgimento delle operazioni quotidiane in ambito **portuale**" ha detto. "La formazione rimane uno strumento prioritario per chi viaggia in mare".



Nell'ambito del Protocollo forMare Toscana, sottoscritto nel 2019 tra l'AdSP-MTS, la Regione Toscana, la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e la Direzione Marittima della Toscana, saranno inoltre sviluppate attività di progettazione e consulenza per la realizzazione di infrastrutture finalizzate alle attività di simulazione nel settore antincendio.

Livorno hub portuale dell' idrogeno

LIVORNO - La costa della Toscana - riferisce testualmente un servizio di Hydronews sul web firmato da Francesco Bottino - con al centro gli scali di **Livorno** e Piombino, ha tutte le carte in regola per proporsi come prima hydrogen valley marittimo-portuale italiana, puntando sullo sviluppo di una filiera completa dell' H2 che dovrà partire dalle applicazioni in qualche modo già pronte allo switch energetico per poi traguardare target di più lungo periodo, compresa la realizzazione, sulle banchine labroniche, di un terminal per l' import di idrogeno (e/o ammoniacca) via mare. È la strada tracciata da The European House Ambrosetti, incaricata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - la prima AdSP italiana ad essersi mossa in modo così articolato e organico sul tema - di mettere a punto un Blueprint strategico sulla hydrogen valley della costa toscana. Il lavoro - il cui obiettivo è stato illustrato ad HydroNews da Antonella Querci, dirigente Sviluppo, Programmi Europei ed Innovazione dell' authority toscana e ribadito poi da Francescalberto De Bari, che dello stesso ente è responsabile del Servizio Programmi Europei e Innovazione - è ancora in progress, e si concluderà con la presentazione del Blueprint definitivo. Ma nel corso di un apposito evento tenutosi a **Livorno** a ottobre Lorenzo Tavazzi e Alessandro Viviani, rispettivamente Partners Responsabile Scenari e Intelligence e Senior Consultant Innovation Hub di The European House Ambrosetti, ne hanno illustrato le principali risultanze, mettendosi quindi a disposizione di una nutrita platea di stakeholders per un confronto sui contenuti. Il dossier di Ambrosetti propone un' approfondita disamina dell' attuale filiera nazionale dell' H2 e delle potenzialità che, nell' ottica di un suo ulteriore sviluppo, caratterizzano la Toscana, 6a regione manifatturiera con la presenza distretti 'hard to abate' come quello della carta e della chimica (che assorbono il 41% dell' energia utilizzata da tutta l' industria regionale) e in generale più 'energivora' della media nazionale (4,9 GWh contro 4,7 GWh), e in particolare il **porto** di **Livorno**, 3° scalo nazionale per movimentazione merci (con una storica vocazione per le commodity energetiche) e 4° per quella dei passeggeri. Tra gli ambiti di utilizzo, Ambrosetti indica il trasporto pesante in ambito portuale, la manovra ferroviaria portuale, il TPL, il cold ironing e il riscaldamento degli edifici portuali. Ambrosetti mette quindi a fuoco anche le modalità di approvvigionamento di tutto l' idrogeno che sarebbe necessario ad alimentare le applicazioni menzionate, stimando che al 2025 la produzione potrebbe avvenire sostanzialmente in loco, prevedendo la generazione di H2 co-localizzata con le stazioni di refueling realizzate nell' ambito portuale (tramite elettrolizzatori da 500 Kw impianti fotovoltaici collegati, per un investimento complessivo 500.000 euro) e candidando anche il **porto** di **Livorno** ad ospitare uno dei progetti per l' installazione di elettrolizzatori fino a 10 MW previsti alla voce



La Gazzetta Marittima

Livorno

3.1 del PNRR, per un investimento stimato di circa 10 milioni di euro. Gli interventi del tavolo tecnico sono visionabili sul canale Youtube della Direzione Sviluppo, Programmi Europei e innovazione dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale.

Controlli sprint a Livorno con la digitalizzazione

LIVORNO Tempi di attesa ridotti al minimo e code azzerate. A Livorno la rivoluzione digitale ha innescato un deciso cambiamento sulle modalità di controllo ai varchi afferma una nota dell'AdSP mettendo fine all'era del cartaceo. L'Autorità di Sistema Portuale ha infatti messo a punto un nuovo sistema operativo, denominato Monitor Doganale, che consente all'operatore addetto ai controlli di check-out dal varco di disporre in tempo reale di tutti i dati, compresi quelli relativi alla bolletta doganale. In meno di un minuto è ora possibile oltrepassare i varchi doganali più importanti dello scalo con riferimento al traffico container: il Galvani (per il transito da e per la sponda Est della Darsena Toscana) e il Darsena Toscana (per l'ingresso/uscita dalla sponda Ovest). «Abbiamo completamente digitalizzato le pratiche, mettendo semplicemente in sinergia due strumenti operativi già da tempo collaudati, il GTS3, focalizzato sulla ricezione dei dati del veicolo e il Tuscan Port Community System, che invece riceve dagli spedizionieri le informazioni riguardanti il trasferimento della merce» ha dichiarato il responsabile Controllo Attività in Porto dell'AdSP, Paolo Cioni. L'iniziativa dell'AdSP prende le mosse dalle esigenze espresse mesi fa da autotrasportatori, terminalisti, agenzie marittime e spedizionieri in un tavolo coordinato dal segretario generale dell'Ente di governo dei porti dell'Alto Tirreno, Matteo Paroli. L'obiettivo dichiarato era quello di superare le criticità dei lunghi tempi di attesa che la scorsa Estate avevano portato le imprese dell'Autotrasporto a minacciare il blocco totale della movimentazione della merce dai terminal livornesi se non fossero state prese misure migliorative dei tempi di carico e scarico dei contenitori. «A luglio eravamo al limite della sopportazione ha dichiarato Alessandro Longobardi, coordinatore di CNA Trasporti -, oggi la situazione è notevolmente migliorata. Si sono abbattuti i tempi di gate out con maggiori controlli e, soprattutto, maggiore sicurezza, non dovendo più l'autista scendere dal mezzo per espletare le operazioni di uscita. L'introduzione dei nuovi sistemi operativi ha contribuito sicuramente a ridurre i tempi di carico e scarico in porto. È la dimostrazione che mettendo tutti al tavolo sotto la regia dell'AdSP si possono risolvere i problemi». Pari soddisfazione è stata espressa dai terminalisti e dal presidente della Port Authority, Luciano Guerrieri: «Abbiamo fornito alla comunità portuale soluzioni definitive a problematiche urgenti che si trascinarono da anni. Non abbiamo risolto ogni cosa ma, gradualmente, con l'impegno di tutti e grazie anche al supporto attivo degli operatori e delle Autorità coinvolte, ne stiamo venendo a capo». Matteo Paroli ha invece voluto sottolineare come questa sia la prima di una serie di iniziative che la Port Authority sta mettendo in campo per ottimizzare i tempi di attraversamento dei varchi di accesso: «Il prossimo traguardo da raggiungere, quello del coordinamento delle attività di controllo fitosanitario e di qualità su prodotti



La Gazzetta Marittima

Livorno

ortofruttili freschi. L'obiettivo è quello di alleggerire ulteriormente il sovraffollamento delle banchine grazie alla diversificazione dei tempi di rilascio dei certificati».

Dal TDT a Vienna via ferrovia con Hupac

LIVORNO Dal Terminal TDT nel porto labronico via Rubiera Piacenza Logtainer e con Hupac a Vienna WienCont: tutto pronto dunque per il nuovo collegamento, che sarà propedeutico a un ulteriore potenziamento della modalità ferroviaria verso il centro Europa. Il primo treno sperimentale è già stato effettuato, con soddisfazione sia di Hupac che del TDT. Per quanto riguarda il terminal livornese della sponda Ovest della Darsena Toscana, il direttore generale Marco Mignogna si dice certo che la prospettiva di un concreto allargamento delle relazioni trasportistiche verso il Nord Europa è ormai sine qua non, sia per l'organizzazione generale del terminal e dei suoi recenti sviluppi, sia del mondo della logistica. Abbiamo raggiunto un soddisfacente accordo anche con le organizzazioni sindacali ci ha detto Mignogna dopo un confronto anche duro ma leale. La sfida che abbiamo lanciato è di andare oltre una funzione territoriale limitata al Centro Italia e proiettarci in Europa con servizi regolari; per i quali la ferrovia è la modalità fondamentale. L'altro obiettivo è potenziare al massimo la flessibilità, visto che i nostri clienti armatori stanno strutturando buona parte degli arrivi fuori schedula e quindi dobbiamo essere disponibili a lavorare su chiamata. L'accordo con i sindacati firmato di recente ci consente per i prossimi tre anni di rispondere alla nuova organizzazione interna del lavoro senza penalità per i nostri dipendenti e con il massimo di risposta per le navi. Rimane il grosso problema dei ponti girevoli, sia ferroviario che stradale, per gli accessi dell'ultimo miglio. Mignogna riconosce che si tratta di un notevole ostacolo e che sarà un ostacolo ancora più serio se non sarà eliminato quando si comincerà a lavorare per la Darsena Europa. Sarebbe necessario e urgente un tavolo di confronto tra le istituzioni del territorio, le nostre realtà operative e l'autorità del canale dei Navicelli dice Mignogna per varare al più presto una soluzione condivisa. Un invito concreto su un problema concreto.



Depuratore sulla costa ok dalla Guardia Costiera

LIVORNO Continua l'intensa attività di controllo della Guardia Costiera labronica in materia ambientale. Il personale dell'Ufficio Locale marittimo di Marina di Pisa e del Nucleo Operativo di Polizia Ambientale di Livorno nei giorni scorsi ha sottoposto ad ispezione un depuratore costiero per la verifica della corretta funzionalità dell'impianto a tutela della qualità delle acque costiere. E il risultato conferma che l'impianto funziona correttamente. L'attività di ispezione è stata condotta con l'ausilio della componente specialistica del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera che ha impiegato un Laboratorio Ambientale Mobile (L.A.M.) ed il personale tecnico per l'effettuazione dei campionamenti e delle prime analisi sul posto. Le successive ulteriori analisi chimico-fisico-biologiche, svolte nel laboratorio del Corpo con sede a Fiumicino, hanno fornito risultati favorevoli e conformi ai limiti previsti dalla legge per lo scarico in corpo idrico superficiale, dimostrando l'efficienza dell'impianto. I positivi riscontri registrati all'esito dei controlli effettuati fanno sapere dalla Capitaneria di porto labronica testimoniano la bontà della gestione dell'impianto e sono certamente indicativi di come sia sempre più alta l'attenzione al rispetto dell'ambiente e verso il consolidamento dell'obiettivo imposto dalle direttive europee di assicurare i più alti livelli di classificazione, in base allo stato ecologico, delle acque di balneazione. La componente specialistica del Corpo, intervenuta in supporto nelle attività di controllo riferisce ancora a Capitaneria di Livorno consente di sviluppare ed implementare la capacità operativa dei Comandi marittimi per l'attività di vigilanza ambientale, potendosi avvalere anche del Laboratorio Analisi Ambientali "cf (cp) Natale De Grazia", già certificato ISO 9001:2008 e per il quale, di recente, Accredia ha rilasciato il certificato che attesta la competenza, l'indipendenza, l'imparzialità del Laboratorio in conformità ai requisiti previsti dalla norma tecnica di riferimento.



Il vertice della Marina in visita a Livorno

di Redazione

Il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, Ammiraglio di Squadra Enrico CREDENDINO, ha fatto visita ieri alla sede della Direzione Marittima di Livorno. Accompagnato dal Comandante Marittimo Nord, Ammiraglio di Divisione Pierpaolo Ribuffo, è stato accolto dal Direttore Marittimo della Toscana, Contrammiraglio Gaetano Angora. A dare la notizia la stessa Capitaneria di Porto, in un comunicato nel quale sottolinea "il profondo orgoglio nella sede della Guardia Costiera labronica che mai prima d' ora aveva ricevuto in visita il Vertice della Forza Armata". 'La Capitaneria di porto di Livorno - ha detto l' alto Ufficiale - è una realtà importante che riscuote il pubblico riconoscimento per il servizio assicurato alla comunità marittima e portuale della città. L' invito è di proseguire nel solco del buon lavoro svolto'. Nel prosieguo della visita il Capo di Stato Maggiore ha preso parte ad un briefing nel quale il Direttore Marittimo, anche alla presenza dei Capi di Compartimento e di Circondario della Zona Marittima, ha illustrato le peculiarità della giurisdizione territoriale e delle acque della Direzione marittima Toscana, con un focus particolare sulle realtà portuali. L' Ammiraglio Credendino si è poi recato presso la banchina motovedette dove ha potuto osservare le principali caratteristiche dello strumento navale di cui dispone la Capitaneria di porto e attraverso il quale vengono quotidianamente assicurate le funzioni operative di Guardia Costiera.

Menu

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setteentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARGO CASALE



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

OK

Garofalo ha un piede e mezzo nel porto dorico

L'ottava commissione del Senato promuove la nomina a presidente dell'autorità con 21 voti a favore contro 1. Oggi tocca alla Camera

L'ottava Commissione del Senato (lavori pubblici e infrastrutture) promuove a pieni voti l'ingegner Vincenzo Garofalo dopo la sua audizione di ieri. Con un esito pressoché unanime, 21 a favore e 1 un solo contrario, la prima parte dell'opera è fatta e con un ottimo risultato. Oggi c'è la seconda prova da superare, ossia la Commissione della Camera sui porti e in caso di risultato analogamente positivo non è da escludere che già entro venerdì, al massimo l'inizio della prossima settimana possa arrivare la nomina ufficiale del nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico. I tempi per la discussione camerale e per la nomina si sono allungati di parecchio, tra emergenza pandemica e conflitto in Ucraina. L'obiettivo istituzionale, infatti, era di arrivare a nominare il successore di Rodolfo Giampieri entro la prima metà di febbraio. Il ruolo guida dei porti che compongono l'Autorità di sistema, in particolare quella di Ancona, manca da quindici mesi. Ora l'importante è chiudere il cerchio. Dopo la pessima figura con il precedente candidato, l'ingegner Africano, bocciato dalle commissioni parlamentari, ora sembra la volta buona. Nell'audizione di ieri l'ex Deputato del Popolo della Libertà ha mostrato grande sicurezza e conoscenza della materia. I porti, del resto, sono sempre stati il suo pane, specie durante i due mandati di presidenza dell'Ap di Messina, la sua città natale. Durante il suo intervento ha colpito i suoi riferimenti ad alcuni punti in particolare. Da un lato i temi dell'intermodalità e le cosiddette 'autostrade del mare', dall'altra la spasmodica volontà di curare l'aspetto degli spostamenti degli ormeggi dei traghetti per limitare l'impatto urbano nelle zone abitate. Argomenti che sembrano calzati a pennello per la realtà dorica. Garofalo ha mostrato molta attenzione anche nei confronti dei fondi strutturali e complementari che arriveranno per Ancona e per gli altri porti che

...



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità portuale, arriva l' ok dal Senato alla nomina di Vincenzo Garofalo

L' iter ora prevede il passaggio alla Camera. L' ingegner Garofalo è un ex deputato e già presidente dell' Autorità portuale di Messina

ANCONA - Tappa importante per la nomina del Presidente dell' **Autorità portuale** che comprende i porti di Ancona, Pesaro, San Benedetto, Pescara e Ortona. La Commissione Lavori pubblici e Infrastrutture del Senato ha dato il via libera alla nomina di Vincenzo Garofalo a Presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico centrale. L' iter prevede il passaggio alla Camera già la prossima settimana per l' audizione e poi l' eventuale nomina nella settimana successiva con la ratifica finale. L' ingegner Garofalo è un ex deputato e già presidente dell' **Autorità portuale** di Messina.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Authority, dal Senato ok alla nomina di Vincenzo Garofalo

L' area Fincantieri al porto di Ancona

ANCONA - Ok dalla Commissione Lavori pubblici e Infrastrutture del Senato alla nomina dell' ingegner Vincenzo Garofalo a presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale. Il via libera oggi - 1° marzo. A darne notizia è il senatore del Movimento 5 Stelle Mauro Coltorti presidente della Commissione Lavori Pubblici, Infrastrutture e Trasporti del Senato e i senatori del Movimento 5 Stelle in Commissione, Giorgio Fede, Giulia Lupo, Agostino Santillo, Gabriella Di Girolamo e Andrea Cioffi. Alla guida dell' Authority attualmente c' è il commissario straordinario Giovanni Pettorino. L' iter prevede il passaggio alla Camera già la prossima settimana per l' audizione e poi l' eventuale nomina nella settimana successiva. Garofalo, 63 anni e una laurea in Ingegneria meccanica, è stato deputato alla Camera tra il 2014 e il 2018 e presidente dell' Autorità portuale di Messina (2003 - 2007). Politicamente ha militato in partiti di area centrodestra. Dal 2017 è in Alternativa Popolare, mentre in precedenza ha militato nel Popolo della Libertà e in Forza Italia. In passato è stato membro della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni e ha fatto parte dello staff dell' ex ministro alle Infrastrutture Maurizio Lupi. Mauro Coltorti, presidente della Commissione Infrastrutture e Trasporti del Senato «È una nomina, che dovrà ora essere ratificata a breve dal Ministro Giovannini, lungamente attesa dal territorio - dichiara il senatore Mauro Coltorti -. I porti, ed in particolare quello di Ancona, costituiscono un volano fondamentale per l' economia dell' entroterra. A parte le merci ed i passeggeri ci sono anche i settori crocieristico, turistico e cantieristico che necessitano di una implementazione. E da queste azioni e dalla realizzazione del piano regolatore portuale dipenderà lo sviluppo della città, del suo entroterra e dell' aumento dei livelli occupazionali di cui la Marche, come tutto il paese hanno urgente bisogno». «Abbiamo votato la proposta di nomina dell' ingegner Francesco Di Sarcina a Presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia orientale e dell' ingegner Vincenzo Garofalo a Presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale - dichiarano in una nota stampa i parlamentari del M5s -. Si tratta di due nomine che metteranno fine alla lunga stagione dei commissariamenti per una piena operatività di due importanti autorità portuali della penisola».

Redazione



The screenshot shows the website 'CentroPagina' with the logo 'Ancona' and 'Dinamica e Attualità'. Below the logo is a navigation bar with 'MARCHESI', 'SEZIONI', 'CENTROPAGINATV', and 'SERVIZI'. A banner for 'Fattoria Petriņi' is visible. At the bottom, there is a cookie consent banner with the text: 'Noi e terze parti selezionate utilizziamo cookie o tecnologie simili per finalità tecniche e, con il tuo consenso, anche per altre finalità come specificato nella [cookie policy](#). Per quanto riguarda la pubblicità, noi e [terze parti](#) selezionate, potremmo utilizzare dati di geolocalizzazione precisi e fare una scansione attiva delle caratteristiche del dispositivo ai fini dell'identificazione, al fine di archiviare e/o accedere a informazioni su un dispositivo e trattare dati personali come i tuoi dati di utilizzo, per le seguenti finalità: annunci e contenuti personalizzati, valutazione degli annunci e del contenuto, osservazioni del pubblico e sviluppo di prodotti. Puoi liberamente prestare, rifiutare o revocare il tuo consenso, in qualsiasi momento, accedendo al pannello delle preferenze. Puoi acconsentire all' utilizzo di tali tecnologie utilizzando il pulsante "Accetta" o chiudendo questa informativa.' There are two buttons: 'Scopri di più e personalizza' and 'Accetta'.

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porti in rete per i rifiuti navali

ANCONA Una rete fra i porti dell'Adriatico e dello Ionio per affrontare insieme, in chiave sostenibile, la gestione dei rifiuti delle navi. L'avvio del collegamento operativo fra gli scali su questa materia nasce grazie all'accordo sottoscritto nella sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, ad Ancona, durante il seminario tecnico transnazionale sulla gestione dei rifiuti in porto del progetto europeo Ecowaves, di cui l'**AdSP** di Marche e Abruzzo è partner e che è coordinato dall'**AdSP** del Mare Ionio-porto di Taranto. Hanno firmato l'accordo, insieme all'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario straordinario dell'**AdSP** del Mare Adriatico Centrale, i partner di Ecowaves, Autorità portuale di Igoumenitsa in Grecia, porto di Valona in Albania, Ministero del Montenegro per il trasporto e gli affari marittimi, agenzie di sviluppo locali della Contea di Zara in Croazia, Regione della Primorska settentrionale in Slovenia, e associazione commerciale per gli investimenti Eco zone Ada Hujia della Repubblica Serba.

Il progetto Ecowaves ha lo scopo di prevenire l'aumento della presenza della plastica e di altri rifiuti nel mare sostenendo lo sviluppo e il coordinamento di metodologie transnazionali per la gestione sostenibile dei rifiuti da nave nei Paesi coinvolti dal programma Adrion nella Macroregione Adriatico Ionica che promuove lo sviluppo economico e sociale sostenibile nelle aree adriatiche e ioniche. I partner presenti al seminario, dopo la mattinata di lavori, hanno visitato le aziende Fulmar e Garbage, parte del sistema portuale di gestione dei rifiuti portuali.



Shipping Italy

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Varo per Oceania Cruises a Sestri Ponente

Vista è la prima delle due unità di classe Allura del marchio luxury di Norwegian Cruise Line

È stata varata presso lo stabilimento di Sestri Ponente 'Vista', la prima di due navi da crociera di nuova generazione che daranno avvio alla 'classe Allura' per la società armatrice Oceania Cruises, brand di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. 'Vista' avrà una stazza lorda di circa 67.000 tonnellate e potrà ospitare a bordo 1.200 passeggeri, assistiti da 800 membri dell' equipaggio, per un rapporto di tre a due. Gli interni sono stati progettati secondo una miscela di spazi grandiosi e accoglienti per offrire l' esperienza di lusso della nave da crociera di piccole dimensioni caratteristico della compagnia, ma con una nuova e più fresca interpretazione. 'Vista' si distinguerà per un elevato livello di innovazione votata ai principi della sostenibilità. Le future regolamentazioni, infatti, incoraggeranno sempre di più soluzioni capaci di garantire un abbattimento dell' impatto ambientale, e Fincantieri intende anticipare quelle tendenze per fare in modo che i suoi prodotti costituiscano un riferimento per il mercato. Fincantieri ha consegnato a Oceania Cruises 'Marina' nel 2011 e 'Riviera' nel 2012, presso il cantiere di Sestri Ponente. Di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. fanno parte anche i brand Norwegian Cruise Line (NCL), per il quale il Gruppo sta costruendo sei navi da crociera di nuova generazione della classe Prima, e Regent Seven Seas Cruises, alla cui flotta si sono unite le unità extra-lusso 'Seven Seas Explorer' e 'Seven Seas Splendor', realizzate rispettivamente nel 2016 a Sestri e nel 2020 ad **Ancona**. Una terza nave per questo brand verrà consegnata nel 2023.

The screenshot shows the top part of a news article on the Shipping Italy website. At the top is a dark blue navigation bar with a search icon and a menu icon. Below it is the Shipping Italy logo, which consists of a stylized 'S' and the text 'SHIPPING ITALY.IT' with the tagline 'Il quotidiano online del trasporto marittimo'. The article title is 'A Fincantieri Sestri Ponente varata la nave Vista di Oceania'. Below the title is a sub-headline: 'Si tratta della prima di due unità di classe Allura del marchio luxury di Norwegian Cruise Line'. The byline reads 'DI REDAZIONE SHIPPING ITALY | 1 MARZO 2022' followed by social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube, and a 'STAMPA' button. The main text of the article is partially visible, starting with 'È stata varata presso lo stabilimento di Sestri Ponente "Vista", la prima di due navi da crociera di nuova generazione che daranno avvio alla "classe Allura" per la società armatrice Oceania Cruises, brand di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd.' At the bottom of the article preview is a row of social media sharing buttons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

il caso Accesso negato da varco nord ai tassisti: l' assessore scrive a Musolino e Marini parlando di un fatto increscioso

Vitali sfida Adsp e Capitaneria di porto

Il delegato del Sindaco fa riferimento addirittura ad una possibile interruzione di pubblico servizio

La collaborazione città-porto a cui le due istituzioni hanno lavorato a lungo, concretizzata nell' ultimo anno con la firma del protocollo che ha visto, nei giorni scorsi, inaugurare il cantiere per la riqualificazione di Varco Fortezza, rischia di vacillare. Il motivo? L' iniziativa dell' assessore con delega ai Trasporti Dimitri Vitali, deciso di fatto a sfidare in un colpo solo l' **Autorità di sistema portuale** e la Capitaneria di Porto. Perché il tenore della lettera inviata ieri al presidente Musolino e al comandante Marini non è certamente distensivo e collaborativo. Tutt' altro. La nota, firmata dal solo assessore ed inviata per conoscenza al sindaco Ernesto Tedesco, utilizza un tono sicuramente irrituale nei rapporti fra pubbliche amministrazioni e fa riferimento addirittura ad un "comportamento considerato intollerabile". In particolare viene preso in considerazione un episodio avvenuto nei giorni scorsi quando ad un tassista di Civitavecchia è stato impedito l' accesso in porto da varco nord - varco doganale - da parte del personale della sicurezza **portuale**. L' assessore quindi si appella a diversi articoli di diverse leggi per portare avanti la propria tesi a favore della categoria dei tassisti, dimenticando forse le competenze, esclusive dell' Adsp (e della Capitaneria per quanto riguarda i riflessi sulla sicurezza), relative alla regolamentazione degli accessi nello scalo, che deve comunque rispondere a motivi di sicurezza ed organizzazione delle attività portuali. Vitali denuncia anche un presunto "aggravio dei costi ingiustificato", anche se la strada alternativa fino a varco Vespucci è l' Aurelia, di fatto parallela al percorso interno. Ma soprattutto il delegato del Sindaco fa riferimento ad una possibile interruzione di pubblico servizio o servizio di pubblica necessità. Un reato penale paventato dallo stesso assessore che chiede quindi di "garantire il regolare funzionamento dei servizi pubblici non di linea comunale" chiedendo all' Adsp di "adoperarsi per una relativa rapida risoluzione». Di certo la replica delle due istituzioni non tarderà ad arrivare, visto che stavolta Vitali parrebbe proprio aver superato ogni limite di "leale collaborazione" tra enti, sia nella forma che nella sostanza, visto che la lettera contiene una serie di strafalcioni anche giuridici e normativi. Sarà interessante vedere che posizione assumerà il Sindaco, scavalcato dal suo assessore in una iniziativa che rischia di diventare un boomerang per tutta l' amministrazione. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gas e crisi, Amati (Pd): "Rigassificatore a Cerano o Capobianco? Impossibile"

Per Fabiano Amati (PD) presidente Commissione Bilancio e Programmazione è più credibile l'ipotesi attigua al molo petrolchimico.

Il presidente della Commissione bilancio e programmazione, Fabiano Amati, è alquanto deciso: "È impossibile che a Cerano possa installarsi un rigassificatore, così come è impossibile spostare in quel sito il serbatoio GNL. E pure l'ipotesi del rigassificatore a Capobianco non è plausibile, perché eliminerebbe lo spazio utile all'unico grosso investimento in arrivo, cioè quello per la realizzazione dei parchi eolici offshore al largo di Brindisi e Lecce. Salvo che i tecnici non avanzino proposte plausibili, cerchiamo di non inquinare il dibattito pubblico con false illusioni". Fabiano Amati Guarda la gallery "Abbiamo il dovere della concretezza - sottolinea Amati - per cui un rigassificatore a Brindisi sarebbe credibile solo in un'area attigua al molo del petrolchimico, che però va raddoppiato al più presto. Ne deriverebbero senza grosse complicazioni tre effetti positivi: lo spostamento del GPL da Costa Morena, la salvaguardia dell'investimento per i parchi eolici offshore e l'accoglienza di un nuovo investimento di rigassificazione. E tutto ciò nello schema di una Brindisi che ha voglia di ripartire dando le spalle alle parole vane". "Dopo la notizia sulla riconversione del sito Enel di Cerano - precisa Amati - è partito un dibattito pubblico sul futuro che se non centrato sui profili tecnici rischia di prendere improduttive pieghe polemiche. Come al solito. Il sito di Cerano è troppo lontano dai moli esistenti nel porto di Brindisi - tra i 14 e 20 km - per poter pensare sia alla realizzazione di un rigassificatore in quell'area che allo spostamento del serbatoio GNL. L'unica possibilità per rendere possibile tale ipotesi sarebbe quella di costruire un nuovo molo accostato al sito di Cerano per l'approdo delle navi gasiere, però con tutto il suo carico d'impatto ambientale a fronte di ipotesi alternative meno impattanti. Neppure il sito di Capobianco mi sembra allo stato plausibile, perché interessato dalla zona franca doganale e destinato all'unico grosso investimento di cui si sta parlando con concretezza e che speriamo non sia sabotato dalla politica del no-a-tutto: la realizzazione dei parchi eolici offshore al largo della costa di Brindisi e del sud Salento". "Se dunque le condizioni geo-politiche attuali, con tutto il loro carico di terrore, ci stanno portando finalmente a valutare i rigassificatori come nuova prospettiva industriale, per fronteggiare anche le crisi occupazionali in corso - ribadisce Amati - non resta che studiare l'ipotesi di realizzazione dell'impianto di rigassificazione nelle aree attigue al molo del petrolchimico, cominciando da subito il procedimento del suo raddoppio peraltro già programmato per le attuali iniziative economiche e per la delocalizzazione dalla banchina di Costa Morena del deposito GPL". Cerano.3 Guarda la gallery "Tale iniziativa progettuale, a mio parere degna di un dibattito pubblico privo di ideologie e fondato su



Affari Italiani

Brindisi

idee tecnicamente plausibili - spiega Amati - comporterebbe nel giro di due-tre anni un grosso rilancio economico, connotato nel suo complesso dal seguente scenario: raddoppio del molo del petrolchimico; realizzazione di un serbatoio GNL a Costa Morena; delocalizzazione da Costa Morena del deposito GPL a tutto vantaggio del potenziale crocieristico del porto medio; insediamento a Capobianco del cantiere per la realizzazione dei parchi eolici offshore di Brindisi e Lecce ; rigassificatore nelle aree attigue alle infrastrutturazioni portuali servite dal molo del petrolchimico". "Un programma che se realizzato terrebbe assieme tutte le esigenze e tutte le possibilità che allo stato il mondo industriale moderno offre - conclude Amati - compresa l' industria del turismo, in piena compatibilità con la transizione energetica e il desiderio di emanciparsi da un passato purtroppo connotato dalla congiunzione mortifera tra inquinamento e progresso, che a questo punto della storia solo l' inerzia, l' ideologia e le relative chiusure mentali ci potranno costringere a sopportare anche per il futuro". (gelormini@gmail.com) Iscriviti alla newsletter Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

Brindisi Report

Brindisi

Gnl, Amati: "Nessuna eccezione tecnica alla giunta regionale"

Il consigliere regionale: "Può ritenersi chiuso il dibattito pubblico sulla realizzazione del serbatoio nel porto di Brindisi"

BRINDISI - Fabiano Amati ritiene che "possa ritenersi chiuso il dibattito pubblico sulla realizzazione del serbatoio di Gnl nel porto di Brindisi". Da quanto sostiene il consigliere regionale, "alla giunta regionale non sono pervenute eccezioni tecniche da parte delle sezioni interessate. Ne deriva che l'intesa è un atto con natura vincolata, da emanarsi secondo le previsioni di legge in materia d' insediamenti energetici". A detta di Amati, presidente della commissione regionale Bilancio e programmazione, si tratta di un "primo piccolo passo per combattere con tecnologie ambientali la deindustrializzazione, ossia la piaga più purulenta della povera gente". "Devo obiettivamente riconoscere - afferma il consigliere regionale - che pure le posizioni meramente ideologiche, polemiche e politiste, anche se qualche volta inutilmente offensive, ci hanno offerto l' opportunità di spiegare che solo esercitando il dovere di produrre ricchezza si ampliano i diritti". "Lo schema del no-a-tutto - sostiene ancora Amati - è un potente generatore di disuguaglianze e oggi rischia di assumere le caratteristiche di un delitto politico perché le tecnologie di produzione sono finalmente accordate con il contenimento dell' impatto ambientale o per la messa al bando di tutti gli agenti inquinanti. Viviamo tempi in cui l' unica vera risorsa che esiste in natura, il cervello umano, è in grado di indirizzare le materie prime verso un uso in grado di migliorare la qualità della vita senza dover sopportare residui aggressivi nei confronti della vita stessa. Che ci vuole in più per convincersi che lo sviluppo industriale, compreso il turismo, deve essere guardato con occhi di simpatia?"



Il Nautilus

Brindisi

Massimo Bernardo, giornalista e presidente storico del Propeller Club Venezia

Venezia . Massimo Bernardo, giornalista affermato e presidente del Propeller Club Port of Venice, da ieri ha iniziato la sua navigazione per mari che le carte nautiche non riportano mai. Lo ricordiamo per la sua continua presenza, a **Brindisi**, nelle edizioni dello SNIM, fin dalla nascita. I suoi interventi sono stati sempre puntuali e con una visione crocieristica futura per il **porto di Brindisi**, ha sempre sostenuto che la 'navigazione' è un segmento della filiera turistica nautica e la nautica da diporto va incentivata sempre. IL NAUTILUS, il direttore Salvatore Carruezzo, e l' amico Abele Carruezzo salutano con affetto il caro Massimo, amico e collega, e porgono alla famiglia condoglianze per la perdita dell' amico Massimo.

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a navigation menu including HOME, ARCHIVIO, COLLABORA, PUBBLICITÀ, REDAZIONE, and SITEMAP. A prominent advertisement for 'PEYRANI BRINDISI' is visible, identifying it as an 'IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY'. The main content area features a news article titled 'Massimo Bernardo, giornalista e presidente storico del Propeller Club Venezia' dated 1 March 2022. The article includes social media sharing icons for Facebook, Twitter, Google+, LinkedIn, and a printer icon. Below the text, there is a small image showing a harbor scene.

PORTO DI MANFREDONIA- COMUNICATO STAMPA

(AGENPARL) - mar 01 marzo 2022 Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili DI MANFREDONIA - DAL 1° APRILE 2022 ENTRA IN PORTO COMMERCIALE VIGORE LA NUOVA ORDINANZA DI VIABILITA' PORTUALE. Con l' Ordinanza n°01/2022 dello scorso 21 Gennaio a firma congiunta del Comandante della Capitaneria di Porto di Manfredonia, C.F. (CP) Giuseppe TURIANO, e del Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, Prof. Avv. **Ugo Patroni Griffi**, è stato approvato il nuovo Regolamento per la disciplina dell' accesso, della circolazione e della sosta nel Porto Commerciale di Manfredonia. La firma conclude l' intenso lavoro di elaborazione, durato quasi due anni con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, necessario per addivenire ad uno strumento di pianificazione sulla viabilità **portuale** tale da incrementare la sicurezza e contestualmente non comportare danni alle attività commerciali ivi presenti. L' Ordinanza è consultabile nelle apposite sezioni dei siti web dell' **Autorità di Sistema Portuale** d e l **Mare Adriatico Meridionale** (https://adspmam.etrasparenza.it/contenuto9596_ordinanze_851.html) e della Capitaneria di Porto di Manfredonia (<http://www.guardiacostiera.gov.it/manfredonia/Pages/ordinanze.aspx>). Ai fini del nuovo Regolamento, il Porto Commerciale di Manfredonia è stato suddiviso nelle seguenti categorie, elencate in ordine del livello di 'limitazioni all' accesso': AREE PORTUALI CON RESTRIZIONI LIMITATE: aree aperte alla libera circolazione veicolare, con limitazioni per la sosta; AREE PORTUALI AD ACCESSO CONTROLLATO: aree con limitazioni alla circolazione veicolare e per la sosta. Titolari degli esercizi commerciali e clienti vi accederanno nelle modalità di dettaglio riportate nel Regolamento; AREA VIABILITA' DI SERVIZIO: area riservata all' accesso del comprensorio della Capitaneria e alle concessioni demaniali presenti (titolari e clienti vi accederanno nelle modalità di dettaglio riportate nel Regolamento); AREE PORTUALI AD ACCESSO RISERVATO: aree soggette a 'zona a traffico limitato'. Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Il titolo di accesso (valevole per transito e sosta) sarà rilasciato dall' **Autorità di Sistema Portuale** a tutti coloro che, per esigenze connesse allo svolgimento della propria attività lavorativa, hanno necessità di accedere ad una specifica area **portuale** ad accesso controllato o riservato. A seconda del motivo della richiesta possono essere rilasciati: - PERMESSI PERMANENTI: ai dipendenti di Enti/Pubblica Amministrazione che svolgono servizio in porto, nonché ai dipendenti dei servizi tecnico-nautici del porto (pilotti, ormeggiatori, rimorchiatori) ed a quelli delle società incaricate di svolgere servizi di interesse generale sempre in area **portuale**; - PERMESSI ANNUALI E PERIODICI: a coloro che, per motivi connessi allo svolgimento della loro attività lavorativa, debbano accedere all' area **portuale** per un determinato periodo



Agenparl

Manfredonia

di tempo non superiore ad un anno; Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità - Sostenibili PERMESSI OCCASIONALI: a coloro i quali abbiano occasionalmente necessità di accedere con veicolo all' area portuale per un limitato periodo di tempo non superiore alle 24 ore. Al pari di quanto già accade, il titolo di accesso dovrà essere tenuto sempre esposto in modo ben visibile, all' interno del veicolo, in modo tale consentirne la rapida verifica. Rispetto al passato è stata altresì introdotta la rimozione forzata dei veicoli in sosta sul ciglio banchina, che occultano la vista di segnali stradali, che intralciano la viabilità e le operazioni portuali ed in generale che costituiscono pregiudizio per la sicurezza delle persone e delle cose. I contenuti del Regolamento sono già stati presenti dalla Capitaneria di Porto e dall' Autorità di Sistema al ceto peschereccio ed ai titolari di concessione demaniali in Porto lo scorso 18 Febbraio, con un momento di incontro nei locali del Mercato Ittico. Manfredonia, 01 Marzo 2022 Segui la Guardia Costiera anche su.

Peyrani opererà nel porto di Manfredonia

Manfredonia . Il Gruppo Peyrani Trasporti di Torino, dopo la propria presenza da anni nei porti di Brindisi e Taranto, ora è autorizzata ad operare anche nel porto di Manfredonia, rafforzando l' offerta logistica in Puglia. L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale ha autorizzato l' iscrizione della Peyrani nei registri delle imprese autorizzate all' espletamento, nel porto di Manfredonia, delle operazioni portuali, ai sensi dell' art.16 della Legge 84/94. L' autorizzazione, di durata quadriennale, risponde alle attività di imbarco/sbarco impianti eolici, prodotti siderurgici, project cargo/impiantistica, materie prime secondarie e merci in sacchi per conto terzi. Il piano di investimento della Peyrani, si legge nella nota, che prende il via immediatamente, prevede il trasferimento progressivo a Manfredonia di gru telescopiche e portuali, 'garantendo una adeguata capacità di handling anche per i componenti eolici più pesanti, con l' obiettivo di dare un contributo alla crescita dei volumi di merci e di conferire, al porto di Manfredonia, una visibilità a livello europeo'. 'Nei prossimi mesi, la Peyrani procederà, per la nuova unità operativa di Manfredonia, a una revisione della attuale compagine sociale, con l' ingresso di una seconda azienda, leader a livello europeo nel settore dei grandi sollevamenti'. Il porto di Manfredonia, con la sua rete infrastrutturale, è oggi il principale hub di tutto il Mare Adriatico per lo sbarco di impianti eolici destinati a Campania, Puglia, Molise ed Abruzzo, con diverse migliaia di tonnellate movimentate. Il Gruppo opera da oltre 40 anni come IMPRESA **PORTUALE** nei porti di :TARANTO : PEYRANI SUD S.p.A. di BRINDISI : PEYRANI BRINDISI S.r.l. di RECIFE : PEYRANI BRASIL S.A. ed è impegnato nell' imbarco/sbarco e movimentazione **portuale** di carichi eccezionali, general cargo, impiantistica eccezionale, componenti per turbine eoliche, rinfuse, container, rotabili, oltre nella risoluzione dei flussi logistici. Abele Carruezzo.



PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA - DAL 1° APRILE 2022 ENTRA IN VIGORE LA NUOVA ORDINANZA DI VIABILITA' PORTUALE

Con l' Ordinanza n°01/2022 dello scorso 21 Gennaio a firma congiunta del Comandante della Capitaneria di Porto di Manfredonia, C.F. (CP) Giuseppe TURIANO, e del Presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale**, Prof. Avv. **Ugo Patroni Griffi**, è stato approvato il nuovo Regolamento per la disciplina dell' accesso, della circolazione e della sosta nel Porto Commerciale di Manfredonia. La firma conclude l' intenso lavoro di elaborazione, durato quasi due anni con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, necessario per addivenire ad uno strumento di pianificazione sulla viabilità **portuale** tale da incrementare la sicurezza e contestualmente non comportare danni alle attività commerciali ivi presenti. L' Ordinanza è consultabile nelle apposite sezioni dei siti web dell' Autorità di **Sistema Portuale** d e l **Mare Adriatico Meridionale** (https://adspmam.etraspresenza.it/contenuto9596_ordinanze_851.html) e della Capitaneria di Porto di Manfredonia (<http://www.guardiacostiera.gov.it/manfredonia/Pages/ordinanze.aspx>). Ai fini del nuovo Regolamento, il Porto Commerciale di Manfredonia è stato suddiviso nelle seguenti categorie, elencate in ordine del livello di 'limitazioni all' accesso': -AREE PORTUALI CON RESTRIZIONI LIMITATE: aree aperte alla libera circolazione veicolare, con limitazioni per la sosta; -AREE PORTUALI AD ACCESSO CONTROLLATO: aree con limitazioni alla circolazione veicolare e per la sosta. Titolari degli esercizi commerciali e clienti vi accederanno nelle modalità di dettaglio riportate nel Regolamento; -AREA VIABILITA' DI SERVIZIO: area riservata all' accesso del comprensorio della Capitaneria e alle concessioni demaniali presenti (titolari e clienti vi accederanno nelle modalità di dettaglio riportate nel Regolamento); -AREE PORTUALI AD ACCESSO RISERVATO: aree soggette a 'zona a traffico limitato'. Il titolo di accesso (valevole per transito e sosta) sarà rilasciato dall' Autorità di **Sistema Portuale** a tutti coloro che, per esigenze connesse allo svolgimento della propria attività lavorativa, hanno necessità di accedere ad una specifica area **portuale** ad accesso controllato o riservato. A seconda del motivo della richiesta possono essere rilasciati: -PERMESSI PERMANENTI: ai dipendenti di Enti/Pubblica Amministrazione che svolgono servizio in porto, nonché ai dipendenti dei servizi tecnico-nautici del porto (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori) ed a quelli delle società incaricate di svolgere servizi di interesse generale sempre in area **portuale**; -PERMESSI ANNUALI E PERIODICI: a coloro che, per motivi connessi allo svolgimento della loro attività lavorativa, debbano accedere all' area **portuale** per un determinato periodo di tempo non superiore ad un anno; -PERMESSI OCCASIONALI: a coloro i quali abbiano occasionalmente necessità di accedere con veicolo all' area **portuale** per un limitato periodo di tempo non superiore alle 24 ore. Al pari di quanto già accade, il titolo di accesso dovrà essere tenuto sempre esposto in



Il Nautilus

Manfredonia

modo ben visibile, all' interno del veicolo, in modo tale consentirne la rapida verifica. Rispetto al passato è stata altresì introdotta la rimozione forzata dei veicoli in sosta sul ciglio banchina, che occultano la vista di segnali stradali, che intralciano la viabilità e le operazioni portuali ed in generale che costituiscono pregiudizio per la sicurezza delle persone e delle cose. I contenuti del Regolamento sono già stati presenti dalla Capitaneria di Porto e dall' Autorità di **Sistema** al ceto peschereccio ed ai titolari di concessione demaniali in Porto lo scorso 18 Febbraio, con un momento di incontro nei locali del Mercato Ittico.

Nuovo Regolamento per la viabilità di Manfredonia

Il porto commerciale è stato suddiviso in diverse categorie

Redazione

MANFREDONIA Il porto commerciale di Manfredonia dal 1° Aprile avrà un nuovo Regolamento per la disciplina dell'accesso, della circolazione e della sosta, approvato dalla Capitaneria di porto di Manfredonia e dall'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale. La firma conclude l'intenso lavoro di elaborazione, durato quasi due anni con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, necessario per addivenire ad uno strumento di pianificazione sulla viabilità portuale tale da incrementare la sicurezza e contestualmente non comportare danni alle attività commerciali ivi presenti. L'Ordinanza suddivide con il nuovo Regolamento, il porto commerciale in diverse categorie, elencate in ordine del livello di limitazioni all'accesso:

AREE PORTUALI CON RESTRIZIONI LIMITATE: aree aperte alla libera circolazione veicolare, con limitazioni per la sosta.

AREE PORTUALI AD ACCESSO CONTROLLATO: aree con limitazioni alla circolazione veicolare e per la sosta. Titolari degli esercizi commerciali e clienti vi accederanno nelle modalità di dettaglio riportate nel Regolamento.

AREA VIABILITA' DI SERVIZIO: area riservata all'accesso del comprensorio della Capitaneria e alle concessioni demaniali presenti (titolari e clienti vi accederanno nelle modalità di dettaglio riportate nel Regolamento).

AREE PORTUALI AD ACCESSO RISERVATO: aree soggette a zona a traffico limitato. Il titolo di accesso per transito e sosta, sarà rilasciato dall'**AdSp** a tutti coloro che, per esigenze connesse allo svolgimento della propria attività lavorativa, hanno necessità di accedere ad una specifica area portuale ad accesso controllato o riservato. A seconda del motivo della richiesta potranno essere rilasciati permessi permanenti, annuali e periodici, unitamente a quelli occasionali.



Puglia Live

Manfredonia

PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA - DAL 1 APRILE 2022 ENTRA IN VIGORE LA NUOVA ORDINANZA DI VIABILITA' PORTUALE.

01/03/2022 PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA - DAL 1° APRILE 2022 ENTRA IN VIGORE LA NUOVA ORDINANZA DI VIABILITA' PORTUALE.

Con l' Ordinanza n°01/2022 dello scorso 21 Gennaio a firma congiunta del Comandante della Capitaneria di Porto di Manfredonia, C.F. (CP) Giuseppe TURIANO, e del Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, Prof. Avv. **Ugo Patroni Griffi**, è stato approvato il nuovo Regolamento per la disciplina dell' accesso, della circolazione e della sosta nel Porto Commerciale di Manfredonia. La firma conclude l' intenso lavoro di elaborazione, durato quasi due anni con la partecipazione delle Amministrazioni interessate, necessario per addvenire ad uno strumento di pianificazione sulla viabilità portuale tale da incrementare la sicurezza e contestualmente non comportare danni alle attività commerciali ivi presenti. L' Ordinanza è consultabile nelle apposite sezioni dei siti web dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (https://adspmam.etrasparenza.it/contenuto9596_ordinanze_851.html) e della **Capitaneria di Porto di Manfredonia** (<http://www.guardiacostiera.gov.it/manfredonia/Pages/ordinanze.aspx>).

Ai fini del nuovo Regolamento, il Porto Commerciale di Manfredonia è stato suddiviso nelle seguenti categorie, elencate in ordine del livello di 'limitazioni all' accesso':

- AREE PORTUALI CON RESTRIZIONI LIMITATE: aree aperte alla libera circolazione veicolare, con limitazioni per la sosta;
- AREE PORTUALI AD ACCESSO CONTROLLATO: aree con limitazioni alla circolazione veicolare e per la sosta. Titolari degli esercizi commerciali e clienti vi accederanno nelle modalità di dettaglio riportate nel Regolamento;
- AREA VIABILITA' DI SERVIZIO: area riservata all' accesso del comprensorio della Capitaneria e alle concessioni demaniali presenti (titolari e clienti vi accederanno nelle modalità di dettaglio riportate nel Regolamento);
- AREE PORTUALI AD ACCESSO RISERVATO: aree soggette a 'zona a traffico limitato'. Il titolo di accesso (valevole per transito e sosta) sarà rilasciato dall' **Autorità di Sistema Portuale** a tutti coloro che, per esigenze connesse allo svolgimento della propria attività lavorativa, hanno necessità di accedere ad una specifica area portuale ad accesso controllato o riservato. A seconda del motivo della richiesta possono essere rilasciati:
 - PERMESSI PERMANENTI: ai dipendenti di Enti/Pubblica Amministrazione che svolgono servizio in porto, nonché ai dipendenti dei servizi tecnico-nautici del porto (piloti, ormeggiatori, rimorchiatori) ed a quelli delle società incaricate di svolgere servizi di interesse generale sempre in area portuale;
 - PERMESSI ANNUALI E PERIODICI: a coloro che, per motivi connessi allo svolgimento della loro attività lavorativa, debbano accedere all' area portuale per un determinato periodo di tempo non superiore ad un anno;
 - PERMESSI OCCASIONALI: a coloro i quali abbiano occasionalmente necessità di accedere con veicolo all' area portuale per un limitato periodo di tempo non superiore alle 24 ore.

Al pari di quanto già accade, il titolo di accesso dovrà essere sempre esposto in modo ben visibile, all'interno del veicolo, in modo tale da consentire la rapida verifica. Rispetto al passato è stata altresì introdotta la funzione tecnica dei veicoli in sosta sul ciglio banchina, che occulta la vista di segnali stradali, che intralciano la visibilità e le operazioni portuali ed in generale che costituiscono pregiudizio per la sicurezza delle persone e delle cose.



The screenshot shows the 'Puglia Live' website interface. At the top, there is a navigation menu with links for Home, Archivio, Appuntamenti, Rubriche, Video, Recensioni, Collaboratori, Link, and Contatti. Below the menu is a search bar and a 'Data' field. The main content area features the title 'PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA - DAL 1 APRILE 2022 ENTRA IN VIGORE LA NUOVA ORDINANZA DI VIABILITA' PORTUALE.' followed by a sub-header 'PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA - DAL 1 APRILE 2022 ENTRA IN VIGORE LA NUOVA ORDINANZA DI VIABILITA' PORTUALE.' and a date '01/03/2022'. The text below the header describes the ordinance and the port's division into categories. A map of the port area is visible on the right side of the page.

Puglia Live

Manfredonia

di tempo non superiore alle 24 ore. Al pari di quanto già accade, il titolo di accesso dovrà essere tenuto sempre esposto in modo ben visibile, all' interno del veicolo, in modo tale consentirne la rapida verifica. Rispetto al passato è stata altresì introdotta la rimozione forzata dei veicoli in sosta sul ciglio banchina, che occultano la vista di segnali stradali, che intralciano la viabilità e le operazioni portuali ed in generale che costituiscono pregiudizio per la sicurezza delle persone e delle cose. I contenuti del Regolamento sono già stati presenti dalla Capitaneria di Porto e dall' **Autorità di Sistema** al ceto peschereccio ed ai titolari di concessione demaniali in Porto lo scorso 18 Febbraio, con un momento di incontro nei locali del Mercato Ittico.

Porto Gioia Tauro: Occhiuto, presto tavolo per rilanciare attività ZES

(FERPRESS) Gioia Tauro, 1 MAR Ieri mattina accompagnato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, l'ammiraglio Andrea Agostinelli ho visitato il porto di Gioia Tauro, uno degli hub commerciali più importanti del Mediterraneo, una realtà che negli ultimi decenni ha registrato, nonostante l'inerzia della politica, una crescita straordinaria e di vitale importanza per la nostra Regione. Lo afferma in una nota Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria. È mia ferma intenzione quella di dare ulteriore impulso soprattutto allo sviluppo all'attività retroportuale ancora non adeguatamente sviluppata -, anche in connessione con la Zona economica speciale, che ci dà grandi opportunità ma che deve essere sfruttata meglio e con una strategia mirata per attrarre gli investimenti. Il mio governo regionale crede nelle potenzialità del porto di Gioia Tauro, ed anche per questo a fine mese saremo a Dubai, all'Expo, per raccontare al mondo nel corso del Calabria day le potenzialità del nostro porto e della nostra Zes: un unicum per il Sud Italia, un vero e proprio corridoio commerciale che ha solo bisogno di essere implementato. A breve, presso la Cittadella regionale, istituiremo un tavolo operativo con gli assessori e i direttori generali competenti per materia, e con la partecipazione del commissario alla Zes, Federico D'Andrea e dell'ammiraglio Agostinelli. È giunta l'ora di accelerare e di lavorare con maggior convinzione per sfruttare al massimo le potenzialità del porto di Gioia Tauro.

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

Porto Gioia Tauro: Occhiuto, presto tavolo per rilanciare attività ZES

Author : com

Date : 1 Marzo 2022

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 1 MAR - "Ieri mattina - accompagnato dal presidente dell'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, l'ammiraglio Andrea Agostinelli - ho visitato il porto di Gioia Tauro, uno degli hub commerciali più importanti del Mediterraneo, una realtà che negli ultimi decenni ha registrato, nonostante l'inerzia della politica, una crescita straordinaria e di vitale importanza per la nostra Regione".

Lo afferma in una nota Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria. "È mia ferma intenzione quella di dare ulteriore impulso soprattutto allo sviluppo all'attività retroportuale - ancora non adeguatamente sviluppata -, anche in connessione con la Zona economica speciale, che ci dà grandi opportunità ma che deve essere sfruttata meglio e con una strategia mirata per attrarre gli investimenti".

Il mio governo regionale crede nelle potenzialità del porto di Gioia Tauro, ed anche per questo a fine mese saremo a Dubai, all'Expo, per raccontare al mondo - nel corso del Calabria day - le potenzialità del nostro porto e della nostra Zes: un unicum per il Sud Italia, un vero e proprio corridoio commerciale che ha solo bisogno di essere implementato.

A breve, presso la Cittadella regionale, istituiremo un tavolo operativo con gli assessori e i direttori generali competenti per materia, e con la partecipazione del commissario alla Zes, Federico D'Andrea e dell'ammiraglio Agostinelli. È giunta l'ora di accelerare e di lavorare con maggior convinzione per sfruttare al massimo le potenzialità del porto di Gioia Tauro".

1/3

AdSP MTMI-PRESIDENTE DELLA REGIONE CALABRIA IN VISITA AL PORTO DI GIOIA TAURO: "RILANCEREMO LA ZES CALABRIA"

Il presidente della Regione Calabria, on. Roberto Occhiuto, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro. A fare gli onori di casa, il presidente dell' Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha accompagnato l' on. Occhiuto all' interno dello scalo portuale. Nel corso della visita, Agostinelli ha sottolineato l' imponenza dell' infrastrutturazione portuale, ponendo l' attenzione sulla capacità di Gioia Tauro, unico porto in Italia, di ricevere le navi più grandi al mondo, dotate di oltre 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e una capacità di trasporto superiore ai 22mila teus. Tra i punti visitati, il gateway ferroviario, da cui partono tre coppie settimanali di treni da e verso gli interporti di **Bari** e di Nola, e il cantiere dei lavori di resecazione della banchina di ponente, finanziati con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ospiterà il futuro bacino di carenaggio. Dal canto suo, il presidente della Regione Calabria ha colto l' occasione per avviare un tavolo operativo per rilanciare la Zes Calabria: <>.

The screenshot shows the website 'IL NAUTILUS' with a navigation menu including HOME, ARCHIVIO, COLLABORA, PUBBLICITÀ, REDAZIONE, and SITEMAP. A prominent advertisement for 'PEYRANI BRINDISI' is visible, identifying it as an 'IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY'. The main article headline reads: 'AdSP MTMI-PRESIDENTE DELLA REGIONE CALABRIA IN VISITA AL PORTO DI GIOIA TAURO: "RILANCEREMO LA ZES CALABRIA"'. The article is dated '11 Marzo 2022' and includes social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. A search bar is located in the top right corner.

PRESIDENTE DELLA REGIONE CALABRIA IN VISITA AL PORTO DI GIOIA TAURO: "RILANCEREMO LA ZES CALABRIA"

Il presidente della Regione Calabria, on. Roberto Occhiuto, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro. A fare gli onori di casa, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha accompagnato l'on. Occhiuto all'interno dello scalo portuale. Nel corso della visita, Agostinelli ha sottolineato l'imponenza dell'infrastrutturazione portuale, ponendo l'attenzione sulla capacità di Gioia Tauro, unico porto in Italia, di ricevere le navi più grandi al mondo, dotate di oltre 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e una capacità di trasporto superiore ai 22mila teus. Tra i punti visitati, il gateway ferroviario, da cui partono tre coppie settimanali di treni da e verso gli interporti di **Bari** e di Nola, e il cantiere dei lavori di resecazione della banchina di ponente, finanziati con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ospiterà il futuro bacino di carenaggio. Dal canto suo, il presidente della Regione Calabria ha colto l'occasione per avviare un tavolo operativo per rilanciare la Zes Calabria: Questa mattina - ha detto Occhiuto - ho visitato il porto di Gioia Tauro, uno degli hub commerciali più importanti del Mediterraneo, una realtà che negli ultimi decenni ha registrato, nonostante l'inerzia della politica, una crescita straordinaria e di vitale importanza per la nostra Regione. È mia ferma intenzione - ha continuato Occhiuto - dare ulteriore impulso soprattutto allo sviluppo all'attività retroportuale - ancora non adeguatamente sviluppata -, anche in connessione con la Zona economica speciale, che ci dà grandi opportunità ma che deve essere sfruttata meglio e con una strategia mirata per attrarre gli investimenti. Il mio governo regionale crede nelle potenzialità del porto di Gioia Tauro, ed anche per questo a fine mese saremo a Dubai, all'Expo, per raccontare al mondo - nel corso del Calabria day - le potenzialità del nostro porto e della nostra Zes: un unicum per il Sud Italia, un vero e proprio corridoio commerciale che ha solo bisogno di essere implementato. A breve, presso la Cittadella regionale, istituiremo un tavolo operativo con gli assessori e i direttori generali competenti per materia, e con la partecipazione del commissario alla Zes, Federico D' Andrea e dell'ammiraglio Agostinelli. È giunta l'ora di accelerare e di lavorare con maggior convinzione per sfruttare al massimo le potenzialità del porto di Gioia Tauro.

The screenshot shows the website 'L'INFORMATORE NAVALE' with a header for 'GRIMALDI GROUP' and 'Lo PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO'. The main article title is 'PRESIDENTE DELLA REGIONE CALABRIA IN VISITA AL PORTO DI GIOIA TAURO: "RILANCEREMO LA ZES CALABRIA"'. The article text includes: 'Il presidente della Regione Calabria, on. Roberto Occhiuto, ha fatto visita al porto di Gioia Tauro. A fare gli onori di casa, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, che ha accompagnato l'on. Occhiuto all'interno dello scalo portuale. Nel corso della visita, Agostinelli ha sottolineato l'imponenza dell'infrastrutturazione portuale, ponendo l'attenzione sulla capacità di Gioia Tauro, unico porto in Italia, di ricevere le navi più grandi al mondo, dotate di oltre 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e una capacità di trasporto superiore ai 22mila teus. Tra i punti visitati, il gateway ferroviario, da cui partono tre coppie settimanali di treni da e verso gli interporti di Bari e di Nola, e il cantiere dei lavori di resecazione della banchina di ponente, finanziati con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ospiterà il futuro bacino di carenaggio. Dal canto suo, il presidente della Regione Calabria ha colto l'occasione per avviare un tavolo operativo per rilanciare la Zes Calabria: Questa mattina - ha detto Occhiuto - ho visitato il porto di Gioia Tauro, uno degli hub commerciali più importanti del Mediterraneo, una realtà che negli ultimi decenni ha registrato, nonostante l'inerzia della politica, una crescita straordinaria e di vitale importanza per la nostra Regione. È mia ferma intenzione - ha continuato Occhiuto - dare ulteriore impulso soprattutto allo sviluppo all'attività retroportuale - ancora non adeguatamente sviluppata -, anche in connessione con la Zona economica speciale, che ci dà grandi opportunità ma che deve essere sfruttata meglio e con una strategia mirata per attrarre gli investimenti. Il mio governo regionale crede nelle potenzialità del porto di Gioia Tauro, ed anche per questo a fine mese saremo a Dubai, all'Expo, per raccontare al mondo - nel corso del Calabria day - le potenzialità del nostro porto e della nostra Zes: un unicum per il Sud Italia, un vero e proprio corridoio commerciale che ha solo bisogno di essere implementato. A breve, presso la Cittadella regionale, istituiremo un tavolo operativo con gli assessori e i direttori generali competenti per materia, e con la partecipazione del commissario alla Zes, Federico D' Andrea e dell'ammiraglio Agostinelli. È giunta l'ora di accelerare e di lavorare con maggior convinzione per sfruttare al massimo le potenzialità del porto di Gioia Tauro.'

Messina Oggi

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Bando traghetti veloce, Filt Cgil e Uiltrasporti: Servono garanzie occupazionali

redstage

occupazionali redstage | martedì 01 Marzo 2022 - 12:52

Risulta che la sola Liberty Lines abbia presentato domanda di partecipazione al bando del Ministero per il servizio di traghetti veloce tra **Messina** e Reggio Calabria svolto fino ad oggi dalla società Blu Jet. Il bando per cinque anni dal valore di 37 milioni di euro vedrebbe quindi una sola società per quello che era il servizio svolto in questi anni dalla società pubblica Blue jet, che tornerebbe di fatto, una volta verificati i requisiti richiesti dal Ministero, alla società Liberty lines. Lo rendono noto Carmelo Garufi e Michele Barresi, segretari di Filt Cgil e Uiltrasporti **Messina**. "Un cambio di rotta da parte del ministero che aveva inteso già dal 2018 far gestire l'intero traghetti veloce sullo stretto dal vettore pubblico. Tornerebbe pertanto in servizio la società Liberty lines, di sicura esperienza nel settore marittimo del traghetti veloce proseguono ma ci corre l'obbligo accendere nuovamente i riflettori sul problema occupazionale legato a 47 lavoratori marittimi di blu jet che ad oggi non hanno specifiche tutele contrattuali che garantiscano loro la clausola di salvaguardia occupazionale e un'altra decina di unità lavorative dell'indotto, biglietterie assistenza e pulizie, ad oggi gestito dalla Nettuno Multiservizi per conto della committente Blujet che lascia il servizio. Reputiamo che la politica debba aprire un confronto in sede ministeriale con le aziende interessate e i sindacati alla luce delle decisioni prese sul traghetti veloce nello stretto concludono Garufi e Barresi come più volte sollecitato da queste organizzazioni sindacali serve potenziare il servizio, dare regole contrattuali certe ai lavoratori e garantire il mantenimento dei livelli occupazionali perché quest'area non può permettersi di perdere un solo posto di lavoro.



Traghetamento veloce sullo Stretto: partecipa solo Liberty Lines al bando di gara per la tratta Messina e Reggio Calabria

Redazione sport

"Risulta che la sola Liberty Lines abbia presentato domanda di partecipazione al bando del Ministero per il servizio di traghetamento veloce tra **Messina** e Reggio Calabria svolto fino ad oggi dalla società Blu Jet. Il bando per cinque anni dal valore di 37 milioni di euro vedrebbe quindi una sola società per quello che era il servizio svolto in questi anni dalla società pubblica Blue jet, che tornerebbe di fatto, una volta verificati i requisiti richiesti dal Ministero, alla società Liberty lines. Un cambio di rotta da parte del ministero che aveva inteso già dal 2018 far gestire l' intero traghetamento veloce sullo stretto dal vettore pubblico". "Tornerebbe pertanto in servizio la società Liberty lines, di sicura esperienza nel settore marittimo del traghetamento veloce - dichiarano Carmelo Garufi e Michele Barresi segretari di Filt Cgil e Ultrasporti **Messina** - ma ci corre l' obbligo accendere nuovamente i riflettori sul problema occupazionale legato a 47 lavoratori marittimi di blu jet che ad oggi non hanno specifiche tutele contrattuali che garantiscano loro la clausola di salvaguardia occupazionale e un' altra decina di unità lavorative dell' indotto, biglietterie assistenza e pulizie, ad oggi gestito dalla Nettuno Multiservizi per conto della committente Blujet che lascia il servizio. Reputiamo che la politica debba aprire un confronto in sede ministeriale con le aziende interessate e i sindacati alla luce delle decisioni prese sul traghetamento veloce nello stretto - concludono Garufi e Barresi - come più volte sollecitato da queste organizzazioni sindacali serve potenziare il servizio, dare regole contrattuali certe ai lavoratori e garantire il mantenimento dei livelli occupazionali perché quest' area non può permettersi di perdere un solo posto di lavoro".



Traghetti Stretto. Al bando partecipa solo Liberty Lines

Risulta che la sola Liberty Lines abbia presentato domanda di partecipazione al bando del Ministero per il servizio di traghettamento veloce tra **Messina** e Reggio Calabria svolto fino ad oggi dalla società Blu Jet. Il bando per cinque anni dal valore di 37 milioni di euro vedrebbe quindi una sola società per quello che era il servizio svolto in questi anni dalla società pubblica Blue jet, che tornerebbe di fatto, una volta verificati i requisiti richiesti dal Ministero, alla società Liberty lines. Un cambio di rotta da parte del ministero che aveva inteso già dal 2018 far gestire l'intero traghettamento veloce sullo stretto dal vettore pubblico. Tornerebbe pertanto in servizio la società Liberty lines, di sicura esperienza nel settore marittimo del traghettamento veloce - dichiarano Carmelo Garufi e Michele Barresi segretari di Filt Cgil e Uiltrasporti **Messina** - ma ci corre l'obbligo accendere nuovamente i riflettori sul problema occupazionale legato a 47 lavoratori marittimi di blu jet che ad oggi non hanno specifiche tutele contrattuali che garantiscano loro la clausola di salvaguardia occupazionale e un'altra decina di unità lavorative dell'indotto, biglietterie assistenza e pulizie, ad oggi gestito dalla Nettuno Multiservizi per conto della committente Blujet che lascia il servizio. Reputiamo che la politica debba aprire un confronto in sede ministeriale con le aziende interessate e i sindacati alla luce delle decisioni prese sul traghettamento veloce nello stretto - concludono Garufi e Barresi - come più volte sollecitato da queste organizzazioni sindacali serve potenziare il servizio, dare regole contrattuali certe ai lavoratori e garantire il mantenimento dei livelli occupazionali perché quest'area non può permettersi di perdere un solo posto di lavoro.



[Home - Cronaca](#)

Traghetti Stretto. Al bando partecipa solo Liberty Lines



Messina, fronte mare Bocchetta - Annunziata. La Rete Civica: "Turismo, cultura, sport e spiagge"

Ecco i temi chiave per la Rete Civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno

Redazione

'Su tutti i tratti del fronte a mare riteniamo si debba operare con interventi di sottrazione e di massima apertura al mare'. Anche la Rete Civica per le infrastrutture nel Mezzogiorno è sulla stessa linea degli altri, durante il confronto pubblico verso il concorso di progettazione per il fronte mare Bocchetta - Annunziata. Prima ancora, la Rete Civica punta sulla riqualificazione della Stazione Marittima, vista come cerniera per connettere il centro città con la zona falcata. Un nuovo terminal croceristico tra la Marittima, con passaggio dal Salone dei Mosaici, e gli spazi liberi della Dogana, invece che dove attualmente previsto. 'Il turismo croceristico non è trainante per l' economia ma le strutture a servizio possono attrarre flussi supplementari per favorire il raggiungimento del punto di pareggio delle attività che vi si svolgono'. E ancora allargare i marciapiedi della cortina del **porto**, mettere panchine fino all' area della Fiera, per poi realizzare spiagge dalla rada San Francesco fino al Ringo e di fronte al Museo, possibilmente con un percorso ciclopedonale. Wat 3 - Dal Torrente Bocchetta all' ingresso della Fiera Tratto culturale e ricreativo con passeggiata, spazi verdi e affacci sullo Stretto. Il viale Bocchetta è un punto strategico di affaccio della città sul mare. E' quasi come un naturale 'balcone' (seppur adesso con visuale negata da cartelli e indicazioni stradali) proteso sul mare più vicino alla Madonna all' imboccatura del **Porto** storico. Sarebbe sufficiente e al contempo 'rivoluzionario' come risultato, riportare il viale Bocchetta alla sua concezione e condizione originaria, con al centro spazi pedonali incorniciati da palme laterali, quasi come una come un bou levard, una rambla, proiettata direttamente sullo Stretto e sulla Madonna del **Porto**. Occorre valorizzare questo prezioso affaccio, e lo spostamento dell' approdo alla rada di San Francesco potrebbe consentire persino il riposizionamento al centro del viale anche della fontana spostata da tempo nella laterale piazza Seguenza. La dimensione del viale Bocchetta consente tale ritorno al passato, basterebbe mantenere le due corsie nei due sensi, eliminando la sosta delle auto nella sola parte fra via 24 maggio - monsignor D' Arrigo e piazza Seguenza, poiché il tratto successivo fino alla via Vittorio Emanuele è già libero dalla sosta delle auto. Si suggerisce di non rimuovere ma di mantenere il porticciolo Marina del Nettuno, che funziona ed è nato come approdo del 'buon tempo', ma anche lo storico circolo Canottieri Thalatta eventualmente suggerendo sostanziali modifiche per non impedire la fruizione del lungomare e/o impattare sulla visione dello Stretto. Wat 2 - Area ex Fiera, fronte a mare culturale e ricreativo Rimozione ogni barriera e/o chiusura delle aree della ex Fiera di Messina che dovranno essere accessibili durante l' intera giornata ed i suoi spazi un prolungamento della confinante passeggiata a mare e preziosa terrazza sullo Stretto. La città deve riconquistare il suo affaccio a mare e deve finalmente poter riabbracciare e proiettarsi



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

anche fisicamente verso la piazza principale della città che è indiscutibilmente lo Stretto di Messina, e qui ha lo spazio e le opportunità di farlo magnificamente. L' ampiezza dell' area autorizza a proporre alcuni spunti, sui quali sono però indispensabili approfondimenti. Il successo o, quantomeno, la semplice sostenibilità delle iniziative economiche sono strettamente legati alla possibilità di sommare potenziali clientele di diversa natura e, meglio ancora, temporalmente distinte. Se è vero, infatti, che quest' area si presta a frequentazioni cittadine, è altrettanto vero che può rappresentare un formidabile punto di attrazione per il turismo crocieristico. Con una premessa: il waterfront ha tra le sue principali finalità l' attrazione di iniziative imprenditoriali compatibili con il 'genius loci' dall' area stessa. Perché ciò sia possibile è indispensabile che esse siano economicamente sostenibili ed è in tale ottica che vanno analizzate le suggestioni accennate nel seguito. Destinare alcuni degli edifici che insistono nella Cittadella fieristica a 'succursali' del MuMe (che conserva nei suoi cantinati centinaia di reperti e opere che non trovano spazi espositivi adeguati), alla proposizione di eventi musicali (in collaborazione con le antiche e apprezzatissime Filarmoniche messinesi ma non solo), alla proiezione di filmati che mostrano le principali attrazioni dell' isola (le navi da crociera che sostano a Messina non effettuano altri scali in Sicilia) e quant' altro possa essere idoneo allo scopo. Gli spazi all' aperto, a loro volta, potrebbero essere destinati a 'chioschi' da destinare a iniziative gastronomiche e artigianali tipicamente locali. Un insieme di iniziative che sono state condivise durante un Convegno svoltosi a Messina una ventina d' anni fa che ha visto l' adesione immediata del rappresentante di M sc , del Museo, del Teatro di Messina e di associazioni di Commercianti ed Artigiani. Particolarmente interessante appare, infine, la somiglianza esistente - e facilmente riscontrabile - tra la Cittadella fieristica e il SeaWorld di San Diego , sia a causa della fusione che, nella città californiana, avviene tra turismo (in particolare, quello crocieristico) e la cittadinanza, ancora intensamente legata all' area dell' antico 'Chalet', mai abbastanza rimpianto . Una sinergia che, com' è facile calcolare, consente una sinergia economica tra cittadinanza e turismo che assicura una sostenibilità economica impossibile senza sovrapposizione delle funzioni. Va sottolineata di nuovo come la frequentazione dei turisti (crocieristi o meno) e dei cittadini avvengano in orari (e, spesso giorni e stagioni) diversi, così da essere complementari, ampliando il parco di possibili utenti degli esercizi commerciali, al fine di raggiungere una sostenibilità economica senza la quale ogni iniziativa imprenditoriale è destinata a essere sussidiata o a morire. Wat 1 - Giostra Annunziata, fronte a mare sportivo e ricreativo - Il primo tratto della Rada S. Francesco, dalla foce del torrente Giostra fino al piccolo promontorio della zona dei Canteri Russo ed ex Picciotto, potrebbe ospitare un piccolo porticciolo con annessi servizi e bracci sul mare. L' antistante relitto della nave Cariddi andrebbe naturalmente recuperato e riportato a secco e potrebbe essere posizionato proprio in prossimità di detto porticciolo o dell' adiacente area della ex cittadella fieristica. - Il sottoambito Lungomare del Ringo, la parte centrale del Wat 1 e il primo tratto della Rada San Francesco dovrebbero certamente tornare ad essere la Spiaggia urbana della balneazione , con relativi servizi

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

per cittadini e turisti. La Riviera del Ringo , soltanto poco più di cinquanta anni fa era uno splendido luogo di relax e divertimento sulla spiaggia. Fino all' inizio degli anni '60, costituiva una suggestiva passeggiata a mare, di quasi due chilometri, che conduceva dalla foce del porto fino alla piazza davanti al Museo Regionale, passando per un lungo giardino direttamente affacciato sulla spiaggia , dove funzionavano due stabilimenti balneari pubblici. Non va, inoltre, ignorato che questi ultimi, oltre a rendere agevole la balneazione, possiedono anche una valenza economica non indifferente, sia nelle ore del giorno che della notte, preziosa in una città con risorse esigue. Adesso, con lo spostamento degli approdi a Tremestieri, si potrebbe finalmente riuscire a ricreare un fronte a mare pedonalizzato realmente rivolto verso il mare, che unisca il porto storico al MuMe passando da nuove splendide spiagge urbane meravigliosamente fruibili. La baia del Ringo, con la Rada San Francesco finalmente liberata dall' attracco dei traghetti, avrà un nuovo importante spazio restituito alla città. Si spera che non si realizzi in questa zona un nuovo attracco del diportismo poiché non lo si ritiene utile, ma dannoso, poiché non solo congestionerebbe la zona (ne è preferibile quindi la previsione se mai di un altro più a nord (come accennato nel seguito) o nella zona di via don Blasco, meglio e direttamente collegata ad autostrada) ma distruggerebbe la possibilità di riavere finalmente in questa splendida baia una spiaggia urbana per la balneazione , così come accade in Francia - vedi Nizza o Cannes, o in Spagna - vedi, da sempre, San Sebastián, e più recentemente anche Malaga o Valencia - e come si vorrebbe che si avesse anche a Messina. La spiaggia dovrebbe essere il più possibile libera, senza barriera alcuna , prevedendo soltanto la realizzazione di una serie ordinata e architettonicamente omogenea di piccoli chioschi , tutti uguali, per l' offerta balneare a ridosso o sulla spiaggia. Ecco, inoltre, che l' occasione di riaprire Messina al mare e di riportarne finalmente la balneazione in centro città , coincide col far ripartire Messina intercettando il traffico crocieristico che già c' è. Abbiamo già una fortuna enorme, non stiamo parlando di attirare turisti che devono scegliere di venire o meno a Messina o che in atto non sappiano cosa sia Messina, ma di attirare turisti che già a Messina arrivano ma che non hanno nessun motivo per fermarsi. Chi già arriva in città e non sa neppure e si chiede perché la sua nave da crociera faccia tappa qui , perché di certo la città finora non ha fatto nulla per attirare e soprattutto trattenere e 'saper vendere' la sua bellezza e ricettività a questi turisti. Infatti, se il turismo crocieristico nei Caraibi è più stazionario e principalmente indirizzato al relax, nel Mediterraneo è in crescita esponenziale ed orientato verso le molte destinazioni in cui il motore principale è costituito dal turismo culturale . I crocieristi arrivano già incredibilmente numerosi a Messina . Intercettare migliaia di turisti ansiosi di vedere bellezze siciliane, offrendo azzurre spiagge attrezzate in pieno centro città sullo Stretto, incorniciate da una serie di attività culturali culminanti nell' attuale MuMe, diviene, quindi, se non si vuol essere miopi, quasi una scelta obbligata. Messina stessa potrebbe diventare una destinazione essa stessa, per 2/3 giorni prima dell' imbarco . Basti pensare al possibile ritorno occupazionale di tale proposta per Messina e i suoi cittadini. Finalmente la città dello stretto come

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

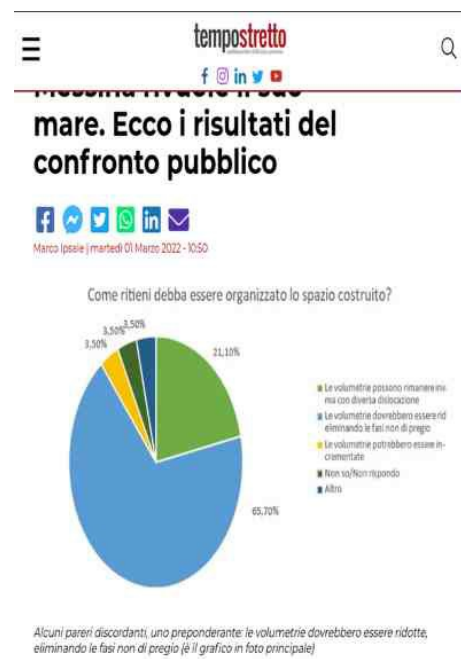
luogo di accoglienza e non solo di passaggio. - Il sottoambito Annunziata potrebbe essere un ulteriore importante nodo per la città, concepito come ampio parco urbano con relativi spazi e servizi, elemento che si raccorda e si relaziona con la successiva area a nord, oltre il torrente Annunziata, che si pensa possa accogliere un nuovo accogliente porticciolo (sono tanti i cantieri navali già presenti sull'area) ben organizzato. Ciò potrebbe permettere il recupero di tutti questi ampi spazi anche sul piano della eco compatibilità, rafforzando la vocazione di area per servizi e porticciolo della zona subito a nord del torrente Annunziata ove vi sono già diverse attività di tipo cantieristico. Ciò consentirebbe anche di prevedere un' idonea rigenerazione anche della zona delle cosiddette C ase basse. E' vero che questa non è più area di progetto, come non lo era la zona del porto storico da cui si è partiti, ma è pur vero che la città continua e va ragionata sempre nell' insieme, non solo per parti. Articoli correlati.

Bocchetta - Annunziata, Messina riuole il suo mare. Ecco i risultati del confronto pubblico

Alcuni pareri discordanti, uno preponderante: le volumetrie dovrebbero essere ridotte, eliminando le fasi non di pregio (è il grafico in foto principale)

Marco Ipsale

Tutela dell' ambiente, miglioramento dell' accessibilità, valorizzazione del patrimonio identitario, culturale e paesaggistico. Ecco i principali temi emersi durante il confronto pubblico verso il concorso di progettazione del fronte mare Bocchetta - Annunziata. Venerdì scorso l' incontro aperto a tutta la cittadinanza, il prossimo 25 marzo (qui per partecipare) la presentazione dei risultati. Tutela dell' ambiente Rispetto al tema della tutela dell' ambiente e del paesaggio, è stata espressa la necessità della riqualificazione della Passeggiata a mare con particolare attenzione alla tutela del verde esistente, così come all' interno dell' area dell' Ex Fiera, ove sorgono alberature di grande pregio. Questa stessa area, infatti, è stata indicata come luogo idoneo per la creazione di un grande parco che valorizzi le specie vegetali autoctone, in modo da rispondere alle esigenze legate all' adattamento al cambiamento climatico. Per quanto riguarda il tema del verde, inteso anche come patrimonio della città, è interessante la specifica indicazione di un filare di ficus nella Passeggiata a mare e, in particolare, due di essi 'abbracciati' che potrebbero diventare simbolo della città. Ai fini della tutela dell' ambiente è stata indicata da alcuni partecipanti anche la necessità di studi dettagliati riguardo alle correnti marine e il loro impatto sul litorale, e di uno studio delle zone umide, compresi gli alvei dei torrenti, con particolare attenzione rispetto ai periodi di migrazione della fauna soprattutto nelle aree ricadenti nella Zona di Protezione Speciale. È emersa l' idea di utilizzare il fronte mare per sperimentare la produzione di energia elettrica tramite il moto ondoso. Miglioramento dell' accessibilità Riguardo al tema dell' accessibilità, è molto sentita la necessità di recuperare l' affaccio a mare per la città di **Messina**, riqualificando il fronte mare nell' ottica di ricreare un legame tra il mare e i cittadini; infatti, si è anche parlato della Passeggiata a mare come un luogo di aggregazione senza barriere, senza muri e senza recinzioni, 'una spina dorsale su cui distribuire tutti gli spazi ed i servizi'. In questa direzione procedono le richieste di eliminazione delle barriere visive che impediscono la vista del mare dalla città e l' eliminazione delle barriere architettoniche che interferiscono con la necessaria continuità dei percorsi pedonali lungo la costa. Sempre riguardo al tema della mobilità lenta, è stata espressa l' importanza di creare una pista ciclabile sul lungomare, in coordinamento con il Pums e il Biciplan, e di puntare sulle piste ciclopedonali già esistenti nel circuito urbano e periurbano. Si è parlato anche della possibile creazione di 'miniterminal' che possano servire per il servizio di trasporto pubblico via mare, decongestionando il traffico gommato. Per quanto riguarda l' accessibilità alle attività sociali e sportive, con un' attenzione particolare a quelle legate al mare, è emersa la



TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

necessità di dedicare alcune aree, sia all' aperto che al chiuso, all' associazionismo con una specifica attenzione a quello sportivo. Si è parlato, infatti, di realizzare delle strutture per la pratica di sport nautici accessibili a tutti, ad esempio nel tratto occupato dall' approdo dei traghetti privati. Molti partecipanti, inoltre, hanno espresso la necessità di dare più spazio alla pesca sportiva, sottolineando come sia uno sport che risponde alla tutela dell' ambiente. È stata anche indicata la necessità di dedicare un molo all' attività della pesca accessibile a persone con disabilità, che potrebbe essere utilizzato anche per attività ricreative e per spettacoli, e delle postazioni dedicate alla pesca lungo la costa, come ad esempio i frangiflutti. Si è inoltre parlato dell' esigenza del ripristino dei campionati dell' attività sportiva 'Canna Riva'. Sempre con l' obiettivo di rendere l' area accessibile a tutti i cittadini, è stata espressa l' esigenza di dotare il lungomare di aree attrezzate e accessibili a tutti: ai bambini, alle famiglie, ai giovani, agli anziani e a persone con disabilità: spazi intergenerazionali e inclusivi in grado di favorire gli scambi sociali. Si è anche parlato di attrezzare l' area con servizi per i cittadini, quali fontanelle e servizi igienici pubblici. Si è chiesto, inoltre, di porre attenzione all' ampliamento della zona portuale in area Rada San Francesco, nella quale viene immaginata la creazione di un' area per il diportismo, tenendo in considerazione i principi di sostenibilità ambientale, economica e urbanistica degli interventi. Si è parlato anche dell' attuale spiaggia del Ringo, invitando alla sua tutela e sostenendo la necessità di un avanzamento della linea di costa. Un partecipante ha sostenuto che non vada ampliata la spiaggia solo in quest' area, ma che tutto il fronte mare dovrebbe ospitare aree destinate a verde e spiagge, al fine di restituire all' affaccio la sua storica vocazione balneare. Per quanto riguarda l' accessibilità legata al turismo molti interventi convergono sull' idea di rendere il mare un' opportunità economica e turistica; si è proposto di incentivare il turismo di lusso, promuovendo la spiaggia, la crocieristica, la portualità e aumentando le strutture alberghiere. Valorizzazione del patrimonio identitario, culturale e paesaggistico In una prospettiva di preservazione del passato produttivo dell' area e dell' economia del luogo, è stata ribadita l' importanza del mantenimento delle attività commerciali presenti nell' area in modo da valorizzare i servizi essenziali della zona. Si ritiene importante condurre uno studio di marketing territoriale. Alcuni partecipanti ritengono fondamentale valorizzare le aree verdi esistenti, come Villa Sabin, e gli attrattori culturali come il MuMe. Il tema della valorizzazione del rapporto tra la città e il mare emerge continuamente ed è interessante la suggestione che descrive lo Stretto 'percepito come la piazza di **Messina**'. Inoltre, è ritenuto fondamentale valorizzare gli edifici tutelati dell' area Ex Fiera: mantenendo le attività dei padiglioni dell' Ex Fiera, in quanto appartenenti alla storia della città; valorizzando i prodotti tipici del territorio che potrebbero essere localizzati nella Ex Fiera, rendendola attiva tutto l' anno; creando spazi espositivi; creando un acquario che rappresenti un' attrazione turistica. È ritenuto di grande importanza un ragionamento complessivo e sistemico sui problemi dell' affaccio a mare e sulle strutture esterne all' area di progetto. Dalle evocazioni legate al tema dell' arte sono emerse diverse idee per creare monumenti e luoghi simbolo

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

per la città, come ad esempio: l' introduzione di piattaforme sul mare che ospitino fontane e giochi d' acqua; la realizzazione di una ruota panoramica che possa dare la possibilità di apprezzare la città e lo stretto; la costruzione di un' opera che trasformi le onde del mare in musica (come ad esempio a Zara, in Dalmazia) per poter attrarre turisti e avvicinare i giovani all' arte. Insieme alla necessità di rifunzionalizzazione degli edifici presenti nell' area, si è parlato anche di riconvertire l' ex Gasometro in un parcheggio multipiano. Temi trasversali È emersa in maniera trasversale e condivisa l' idea che la partecipazione debba continuare anche nella fase di progettazione esecutiva, soprattutto coinvolgendo il terzo settore perché i beni comuni possono essere valorizzati soprattutto grazie alle azioni di tutti i cittadini. Alcuni partecipanti ritengono che sia necessario avviare una discussione sulla riorganizzazione delle concessioni nell' area. In alcuni tavoli si è sottolineata, inoltre, la necessità di estendere l' ambito di progetto alle zone limitrofe, ad esempio nell' area delle 'Case basse' di Paradiso. Domande e risposte Infine, a partire da quanto emerso dai tavoli di lavoro sono state elaborate e sottoposte domande per sondare le preferenze dei 102 partecipanti rispetto ad alcune questioni chiave. - Come ritieni debba essere organizzato lo spazio costruito? Per il 65.7 % le volumetrie dovrebbero essere ridotte, eliminando le fasi non di pregio (è il grafico in foto principale). - Per migliorare la fruibilità e l' accessibilità dell' area quali di queste azioni ritieni più importante? Per il 31.6 % incrementare gli spazi di fruizione; per il 24.6 % eliminare le barriere fisiche che separano mare e città; per il 17.5 % rinaturalizzare parte del litorale per la balneazione e gli sport del mare; per il 15.8 % migliorare la qualità dello spazio pubblico. - Quali funzioni ritieni più appropriate da collocare all' interno degli edifici che saranno riqualificati? Per il 42.1 % funzioni culturali e di valorizzazione del patrimonio storico e identitario; per il 28.1 % funzioni legate al tempo libero e allo svago; per il 14 % funzioni legate alla valorizzazione dei saperi e del tessuto produttivo locale. - Quale, tra questi aspetti, dovrebbero essere affrontati con maggiore attenzione? Per il 38.6 % la gestione degli spazi pubblici e del verde (qualità urbana); per il 31.6 % la capacità di gestire in modo integrato e collaborativo il fronte mare; per il 24.6 % la sostenibilità economica delle attività previste nel progetto di riqualificazione. - Infine un tema caldo, l' ex Teatro in Fiera che è stato demolito e doveva essere ricostruito ma l' appalto è stato interrotto e le prime due ditte vincitrici sono state escluse. La domanda "Saresti d' accordo a costruire un fabbricato da destinare a servizi nell' area dell' ex teatro in fiera?" può significare che forse si sta pensando a non ricostruire più nulla. Tra i partecipanti al confronto pubblico i pareri sono contrastanti: il 45.6 % dice sì, il 40.4 % no, il 14 % resta in dubbio.

Aliscafi Messina - Reggio. Cgil e Uil: "Servono garanzie per 57 lavoratori"

47 marittimi e 10 dell' indotto di biglietteria, assistenza e pulizia

Redazione

Dal privato Liberty Lines al pubblico Blu Jet e ora, forse, di nuovo a Liberty Lines. "Un cambio di rotta da parte del ministero che aveva inteso già dal 2018 far gestire l' intero traghettamento veloce sullo Stretto dal vettore pubblico - dicono Carmelo Garufi e Michele Barresi, segretari di Filt Cgil e Uil trasporti **Messina** -. Liberty Lines è di sicura esperienza nel settore marittimo del traghettamento veloce ma ci corre l' obbligo accendere nuovamente i riflettori sul problema occupazionale legato a 47 lavoratori marittimi di Blu Jet che ad oggi non hanno specifiche tutele contrattuali che garantiscano loro la clausola di salvaguardia occupazionale e un' altra decina di unità lavorative dell' indotto, biglietterie, assistenza e pulizie, ad oggi gestito dalla Nettuno Multiservizi per conto della committente Blujet che lascia il servizio". "Reputiamo che la politica debba aprire un confronto in sede ministeriale con le aziende interessate e i sindacati alla luce delle decisioni prese sul traghettamento veloce nello Stretto - concludono Garufi e Barresi - come più volte sollecitato da queste organizzazioni sindacali serve potenziare il servizio, dare regole contrattuali certe ai lavoratori e garantire il mantenimento dei livelli occupazionali perché quest' area non può permettersi di perdere un solo posto di lavoro".



Boom di presenze a Gic, Giornate italiane calcestruzzo

Sono in continuo e costante aumento anche gli espositori esteri alla Quarta edizione del Gic, le Giornate Italiane del Calcestruzzo - Italian Concrete Days, la più grande manifestazione anche a livello europeo dedicata al comparto, in programma a Piacenza Expo dal 28 al 30 aprile 2022. Una partecipazione che testimonia l'interesse anche oltre confine per la tre giorni dedicata specificamente alle macchine, alle attrezzature e alle tecnologie per la filiera del calcestruzzo, la prefabbricazione, ma anche alla demolizione delle strutture in cemento armato, al riciclaggio e trasporto degli inerti, alle pavimentazioni continue e ai massetti. «Grazie alla presumibile diminuzione dei contagi che ha sempre caratterizzato il periodo primaverile», sottolinea Fabio Potestà della Mediapoint Exhibitions, organizzatrice del Gic, «per questa quarta edizione, finalmente in presenza, prevediamo un notevole flusso di visitatori provenienti anche dall'estero. Il GIC costituirà, infatti, la prima manifestazione fieristica dell'anno a livello europeo dedicata alla filiera del calcestruzzo, durante la quale gli operatori potranno prendere visione dei numerosi nuovi modelli di macchine e attrezzature che verranno presentate in anteprima ad un pubblico qualificato». Un interesse confermato anche dall'adesione di tutte le più importanti associazioni di categoria, italiane ed estere. Complessivamente sono infatti 63 i patrocini già raccolti dal GIC, tra i quali spiccano quelli di: Associazione Nazionale Industrie Manufatti Cementizi (Assobeton), Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**), Associazione Tecnico Economica del Calcestruzzo Preconfezionato (Atecap), Federazione della Filiera del Cemento, del Calcestruzzo, dei Materiali di base, dei Manufatti, Componenti e Strutture per le Costruzioni delle Applicazioni e delle Tecnologie ad essa connesse nell'ambito della Filiera sopra indicata (Federbeton) e l'Associazione Nazionale Demolizione ed Economia Circolare per le Costruzioni (Nadeco). E non mancano certo i patrocini delle associazioni d'oltre confine, come testimoniano quelli dell'European Association for Construction Repair, Reinforcement and Protection (Acrp), European Demolition Association (Eda), dell'Asociation Espanola de Pavimentos Continuos (Aepc) e della Asociation de Fabricantes de Encofrados y Cimbras (Afeci). Ma il GIC può vantare anche il patrocinio di ben due ministeri: ultimo arrivato quello del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, che va ad aggiungersi a quelli già concessi da Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Conferenza delle Regioni e Province Autonome, Regione Emilia Romagna e Comune di Piacenza. Durante i tre giorni del Gic sono inoltre in programma convegni, dibattiti e incontri che verteranno, in particolare, sui tre macro-temi al centro delle cronache e del dibattito politico: le prospettive e le problematiche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; il rincaro dei costi di energia e materie prime; sicurezza sul posto di lavoro. Come tradizione si



(Sito) Adnkronos

Focus

terrà collateralmente al Gic l' evento Icta-Italian Concrete Technology Awards , la premiazione delle aziende, degli imprenditori e dei professionisti italiani del settore che si sono dimostrati particolarmente meritevoli negli ultimi 36 mesi. L' assegnazione degli Icta 2022 avverrà quest' anno direttamente all' interno di Piacenza Expo nella serata di Giovedì 28 Aprile - giorno di apertura della manifestazione - e, al termine delle cerimonie di premiazione, prenderà avvio il " GIC by Night ", ovvero l' apertura del quartiere fieristico, durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra di loro e con la loro clientela più selezionata, in un' atmosfera conviviale e corroborati da buffet eno-gastronomici e intrattenimenti di vario genere.

Boom di presenze a Gic, Giornate italiane calcestruzzo

Roma, 1 mar. (Adnkronos) - Sono in continuo e costante aumento anche gli espositori esteri alla Quarta edizione del Gic, le Giornate Italiane del Calcestruzzo - Italian Concrete Days, la più grande manifestazione anche a livello europeo dedicata al comparto, in programma a Piacenza Expo dal 28 al 30 aprile 2022. Una partecipazione che testimonia l'interesse anche oltre confine per la tre giorni dedicata specificamente alle macchine, alle attrezzature e alle tecnologie per la filiera del calcestruzzo, la prefabbricazione, ma anche alla demolizione delle strutture in cemento armato, al riciclaggio e trasporto degli inerti, alle pavimentazioni continue e ai massetti. «Grazie alla presumibile diminuzione dei contagi che ha sempre caratterizzato il periodo primaverile», sottolinea Fabio Potestà della Mediapoint Exhibitions, organizzatrice del Gic, «per questa quarta edizione, finalmente in presenza, prevediamo un notevole flusso di visitatori provenienti anche dall'estero. Il GIC costituirà, infatti, la prima manifestazione fieristica dell'anno a livello europeo dedicata alla filiera del calcestruzzo, durante la quale gli operatori potranno prendere visione dei numerosi nuovi modelli di macchine e attrezzature che verranno presentate in anteprima ad un pubblico qualificato». Un interesse confermato anche dall'adesione di tutte le più importanti associazioni di categoria, italiane ed estere. Complessivamente sono infatti 63 i patrocini già raccolti dal GIC, tra i quali spiccano quelli di: Associazione Nazionale Industrie Manufatti Cementizi (Assobeton), Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**), Associazione Tecnico Economica del Calcestruzzo Preconfezionato (Atecap), Federazione della Filiera del Cemento, del Calcestruzzo, dei Materiali di base, dei Manufatti, Componenti e Strutture per le Costruzioni delle Applicazioni e delle Tecnologie ad essa connesse nell'ambito della Filiera sopra indicata (Federbeton) e l'Associazione Nazionale Demolizione ed Economia Circolare per le Costruzioni (Nadeco). E non mancano certo i patrocini delle associazioni d'oltre confine, come testimoniano quelli dell'European Association for Construction Repair, Reinforcement and Protection (Acpr), European Demolition Association (Eda), dell'Asociation Espanola de Pavimentos Continuos (Aepc) e della Asociation de Fabricantes de Encofrados y Cimbras (Afeci). Ma il GIC può vantare anche il patrocinio di ben due ministeri: ultimo arrivato quello del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, che va ad aggiungersi a quelli già concessi da Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Conferenza delle Regioni e Province Autonome, Regione Emilia Romagna e Comune di Piacenza. Durante i tre giorni del Gic sono inoltre in programma convegni, dibattiti e incontri che verteranno, in particolare, sui tre macro-temi al centro delle cronache e del dibattito politico: le prospettive e le problematiche del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza; il rincaro dei costi di energia e materie prime; sicurezza sul posto di lavoro. Come tradizione si



Affari Italiani

Focus

terrà collateralmente al Gic l' evento Icta-Italian Concrete Technology Awards, la premiazione delle aziende, degli imprenditori e dei professionisti italiani del settore che si sono dimostrati particolarmente meritevoli negli ultimi 36 mesi. L' assegnazione degli Icta 2022 avverrà quest' anno direttamente all' interno di Piacenza Expo nella serata di Giovedì 28 Aprile - giorno di apertura della manifestazione - e, al termine delle cerimonie di premiazione, prenderà avvio il "GIC by Night", ovvero l' apertura del quartiere fieristico, durante la quale gli espositori potranno incontrarsi tra di loro e con la loro clientela più selezionata, in un' atmosfera conviviale e corroborati da buffet eno-gastronomici e intrattenimenti di vario genere.

E ora le crociere cancellano i porti russi

da Claudia Ceci

" We stand for peace ." Così Carnival Corporation , dichiarando il proprio sostegno alla pace, si è schierata contro la Russia , escludendola dalle proprie crociere. Il commento, fatto su Twitter, è arrivato con l' annuncio che i brand di Carnival Corp. modificheranno i loro itinerari questa settimana "alla luce dei recenti attacchi della Russia in Ucraina". Gli scali a San Pietroburgo saranno sostituiti nelle prossime settimane con porti alternativi. Anche Msc Crociere ha annunciato la sospensione degli scali a San Pietroburgo, in Russia. Il che comporta la modifica degli itinerari di quattro unità della flotta che effettueranno crociere nel Baltico da fine maggio a ottobre: Msc Preziosa, Msc Grandiosa, Msc Poesia e Msc Virtuosa. La compagnia ha comunicato di essere in contatto con possibili porti alternativi , tra cui Stoccolma , Helsinki e Tallinn . San Pietroburgo sparirà anche dagli itinerari di Norwegian Cruise Line per tutto il 2022. I porti sostitutivi delle crociere di Norwegian Dawn, Norwegian Getaway e Norwegian Prima verranno annunciati a breve dalla compagnia. «Una delusione, perché San Pietroburgo è uno dei gioielli degli itinerari scandinavi», ha commentato Frank Del Rio , ceo di Norwegian Cruise Line Holdings. Stop alla Russia anche per gli altri brand della holding Ncl: Oceania Cruises e Regent Seven Seas Cruises abbandoneranno gli scali in Russia e Ucraina, comprese le soste nell' estremo nord della Russia per tutto l' anno in corso e stanno valutando le alternative Stoccolma, Helsinki e Tallinn 'La sicurezza dei nostri ospiti, dell' equipaggio e delle comunità che visitiamo è la nostra massima priorità - si legge in una nota di Nclh - A causa dell' escalation della situazione tra Russia e Ucraina, abbiamo deciso di modificare gli itinerari e rimuovere gli scali a San Pietroburgo, in Russia, dalle nostre crociere del 2022. Stiamo lavorando per confermare i porti sostitutivi e informeremo gli ospiti interessati e i consulenti di viaggi prima possibile». Royal Caribbean International sta riconsiderando i suoi piani per eliminare San Pietroburgo. "A causa dei recenti eventi, non sappiamo se potremo visitare San Pietroburgo da programma. Stiamo pianificando porti alternativi e continueremo a monitorare la situazione nelle prossime settimane. Gli ospiti potranno riprogrammare la loro crociera con Cruise with Confidence', scrivono dalla compagnia. Windstar Cruises ha cancellato tutte le crociere nella regione del Mar Nero e modificherà gli itinerari Baltici per cambiare gli scali a San Pietroburgo con porti non russi. Verranno modificate le due crociere "Black Sea Sights and Turkish Delights" a maggio e settembre che avevano scali a: Odessa, in Ucraina; Soi, Russia; e altri porti del Mar Nero. Le date verranno cambiate e verranno previsti itinerari diversi da Istanbul con soste in Grecia e Turchia. Cambieranno anche gli itinerari delle cinque partenze del 2022 nel Baltico, che facevano scalo a San Pietroburgo. Atlas Ocean Voyages sta modificando gli itinerari di due crociere di fine estate nel Baltico per escludere San Pietroburgo.



01 Marzo 11:15 da Claudia Ceci
Stampa questo articolo



" We stand for peace ." Così Carnival Corporation, dichiarando il proprio sostegno alla pace, si è schierata contro la Russia, escludendola dalle proprie crociere. Il commento, fatto su Twitter, è arrivato con l'annuncio che i brand di Carnival Corp. modificheranno i loro itinerari questa settimana "alla luce dei recenti attacchi della Russia in Ucraina". Gli scali a San Pietroburgo saranno sostituiti nelle prossime settimane con porti alternativi.

AgenziaViaggi

Focus

L' itinerario Amburgo-Kiel in partenza il 26 agosto e l' itinerario di andata e ritorno a Kiel in partenza il 7 settembre, entrambi sulla World Navigator, toccheranno Kotka e Mariehamn, in Finlandia. La crociera in partenza il 7 settembre aggiungerà anche Saaremaa, in Estonia, dove la nave attraccherà nel centro della città vicino al castello medievale di Kuressaare. Cambia tutto anche per le crociere fluviali: Viking River Cruises sta cancellando un' intera stagione, con tutte le partenze 2022 dell' itinerario Kiev, Mar Nero e Bucarest. 'Dati i recenti sviluppi e il conflitto in via di sviluppo in Ucraina, abbiamo preso la difficile decisione di annullare tutte le partenze del 2022 del nostro itinerario Kiev, Mar Nero e Bucarest - ha detto un portavoce di Viking - Gli ospiti e i loro consulenti di viaggi sono stati informati direttamente. La sicurezza dei nostri ospiti e dell' equipaggio è sempre la nostra massima priorità'. Viking sta monitorando la situazione e valutando altri itinerari che fanno scalo in Russia quest' anno, che "richiederanno modifiche".

Oceania Cruises, float out della nuova nave Vista

da Redazione

Oceania Cruises, brand di Norwegian Cruise Line Holding, ha celebrato il float out della nuova nave Vista - 67.000 tonnellate di stazza lorda e capacità di accogliere 1.200 ospiti - presso il cantiere Fincantieri di Sestri Ponente, al confine con il porto di Genova. La nave ha toccato per la prima volta il mare. «Vista è la nave più attesa nella storia di Oceania Cruises e sono entusiasta di essere qui con i nostri partner di Fincantieri mentre la nave si trasforma da progetto e acciaio in realtà - ha dichiarato alla cerimonia Howard Sherman, presidente e ceo di Oceania Cruises - Vista è davvero una nave da sogno e non vediamo l'ora di accogliere i suoi ospiti della stagione inaugurale il prossimo anno». Luigi Matarazzo, direttore generale della divisione mercantili di Fincantieri, ha aggiunto: «Sono passati dieci anni da quando abbiamo consegnato Riviera ai nostri amici di Oceania Cruises, dello stesso cantiere di Sestri. Il varo di questa nuova nave rappresenta un traguardo importante non solo nella costruzione, ma anche nel consolidamento del rapporto con la compagnia. Sono sicuro che Vista darà vita a una nuova classe di navi che si distinguerà per raffinatezza e progressi tecnologici». Vista salperà per la crociera inaugurale da Roma a Barcellona il 14 aprile 2023; a seguire, 12 viaggi europei prima di iniziare gli itinerari dagli Stati Uniti verso Canada, New England, Canale di Panama e Caraibi. La nave avrà 12 punti ristoro; 800 membri dell'equipaggio per 1.200 ospiti; le cabine standard più spaziose in mare; Penthouse Suite e cabine sono dotate di ampi bagni con docce a pioggia di grandi dimensioni; lussuose vasche da bagno nelle suite Owner's, Vista e Oceania dispongono; nuove cabine con veranda per viaggiatori singoli; otto bar, lounge e luoghi di intrattenimento; Aquamar Spa.



01 Marzo

14:17
2022

da Redazione
Stampa questo articolo

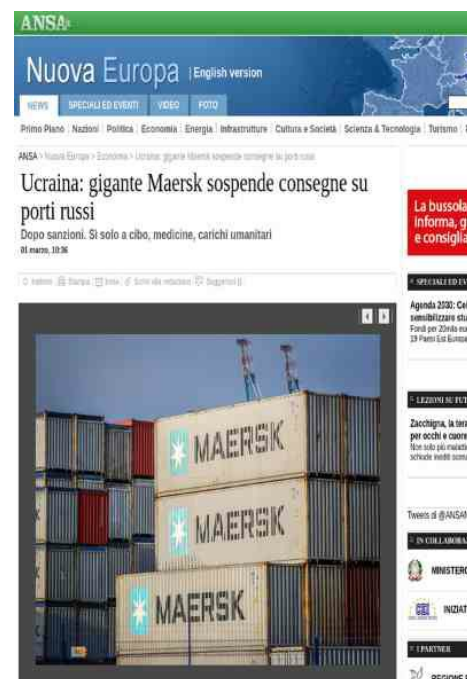
Questo sito utilizza i cookie per fornire la migliore esperienza di navigazione possibile. Scorrendo, o continuando a utilizzare questo sito senza modificare le impostazioni dei cookie o cliccando su "Accetta" permetti il loro utilizzo. [Impostazioni](#) [Accetta](#)

Oceania Cruises, brand di Norwegian Cruise Line Holding, ha celebrato il float out della nuova nave Vista - 67.000 tonnellate di stazza lorda e capacità di accogliere 1.200 ospiti - presso il cantiere Fincantieri di Sestri Ponente, al confine con il porto di Genova. La nave ha toccato per la prima volta il mare.

Ucraina: gigante Maersk sospende consegne su porti russi

Dopo sanzioni. Sì solo a cibo, medicine, carichi umanitari

(ANSA-AFP) - COPENHAGEN, MAR 1 - Il colosso dei trasporti navali danese Maersk ha annunciato oggi che smetterà di accettare nuovi ordini non essenziali da e verso la Russia, a causa delle sanzioni imposte per l' invasione dell' Ucraina da parte di Mosca. Citando come causa l' impatto delle sanzioni, "le prenotazioni da e verso la Russia saranno temporaneamente sospese, ad eccezione di generi alimentari, forniture mediche e umanitarie", ha specificato Maersk in una nota, aggiungendo che l' azienda tenderà di onorare le prenotazioni effettuate prima delle sanzioni. (ANSA-AFP).



Crociere: nave Vista varata a Fincantieri a Genova

L'ultima nata di Oceania cruises sarà consegnata a marzo 2023

(ANSA) - GENOVA, 01 MAR - Alla Fincantieri di Genova Sestri Ponente è stata varata "Vista", la prima di due navi crociera di nuova generazione per Oceania Cruises, brand di Norwegian cruise line holdings, che con questa unità dà l'avvio alla nuova classe Allura. "Vista", la cui consegna è prevista a marzo del 2023, avrà una stazza lorda di circa 67 mila tonnellate e potrà ospitare a bordo 1.200 passeggeri e 800 membri dell'equipaggio. "Gli interni sono stati progettati secondo una miscela di spazi grandiosi e accoglienti - sottolinea una nota di Fincantieri - per offrire l'esperienza di lusso della nave di piccole dimensioni, caratteristica della compagnia ma con una nuova e più fresca interpretazione". La nave, la terza realizzata da Fincantieri per Oceania cruises (le prime due erano state "Marina" nel 2011 e "Riviera" nel 2012) punterà anche su innovazione e sostenibilità. Fincantieri sta inoltre costruendo navi da crociera per altri due brand di Norwegian cruise line holdings: sei per Norwegian cruise line (Ncl) e una per Regent seven seas cruises che sarà consegnata nel 2023. (ANSA).



Ucraina: Msc interrompe il traffico merci da e per la Russia

Anche Msc crociere sospende scali navi a S.Pietroburgo

(ANSA) - GENOVA, 01 MAR - MSC Mediterranean Shipping Company, primo operatore container al mondo e società del gruppo MSC, ha annunciato che con effetto immediato interrompe temporaneamente di tutte le prenotazioni di trasporto merci da e per la Russia, includendo anche tutte le aree di accesso, tra cui Baltico, Mar Nero ed Estremo Oriente russo. Lo rende noto un comunicato della società, che continuerà ad accettare le prenotazioni per la sola consegna di beni essenziali come cibo, attrezzature mediche e aiuti umanitari. MSC "ha monitorato con attenzione i suggerimenti dei governi sulle nuove sanzioni, in seguito al conflitto in Ucraina, e ha finora operato servizi di spedizione e trasporto interno da e per la Russia nel pieno rispetto delle misure sanzionatorie internazionali applicabili". Anche MSC Crociere ha comunicato ieri la sospensione degli scali delle sue navi a San Pietroburgo per "assicurare la salute e sicurezza dei passeggeri e dell' equipaggio". (ANSA).



Corriere Marittimo

Focus

GNV, nuovo piano assunzioni per oltre 350 posti di lavoro, inserimenti a bordo entro aprile

Genova, - GNV avvia un importante piano nazionale di assunzioni per oltre 30 diverse professionalità, che prevede l' inserimento a bordo di 350 nuove risorse entro il 30 aprile 2022. GNV sta selezionando nuove figure da impiegare in diverse aree, a partire da personale esperto nella gestione della struttura hotel di bordo, con un numerico che va dalle 30 alle 50 persone, e da 100 e 150 persone tra garzoni, piccoli di camera, baristi e cassieri da inserire nella struttura alberghiera e di sala e poi ancora 50 persone tra chef, cuochi, pizzaioli e panettieri. La Compagnia cerca 150 risorse tra personale di Macchina e personale di Coperta, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax). Le professionalità richieste sono numerose e comprendono figure con diversi gradi di esperienza e seniority. Alle nuove risorse GNV offrirà percorsi di inserimento 'on the job' direttamente a bordo, sviluppato in collaborazione con il Centro di formazione del Gruppo, ovvero il MSC Training Center di Sorrento, volto a facilitare l' ingresso in azienda, supportare la crescita dei propri dipendenti, conoscere e condividere obiettivi e prospettive della Compagnia. Le attività formative comprendono anche training, coaching e formazione specifica per ciascuna figura, a bordo e in aula. Per GNV le persone costituiscono una fondamentale risorsa al fine di far fronte con efficacia alle sfide presenti e future. La Compagnia cerca persone motivate e con una forte propensione a un ambiente multiculturale: amare il mare e la vita di bordo sono naturalmente elementi fondamentali, a cui unire passione per lo shipping, lavoro di squadra e volontà di intraprendere un percorso di crescita continua, in linea con i valori di GNV. Il successo di ogni azienda non può prescindere dalla professionalità, dalla motivazione e dal senso di appartenenza delle risorse che ne fanno parte: questo vale ancor più per GNV che con i suoi traghetti collega luoghi e trasporta non solo turisti ma anche cittadini e lavoratori verso la loro meta, con attenzione e cura. Fondata nel 1992, e parte del Gruppo MSC, GNV è una delle principali compagnie di navigazione del Mar Mediterraneo: con una flotta di 25 navi, la Compagnia opera 27 linee in 7 Paesi, con viaggi in traghetto per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia, Marocco e Malta. Tutti i traghetti della Compagnia sono dotati di tecnologie all' avanguardia e di una vasta gamma di servizi; quindi, svariate sono le aree di lavoro per le quali è possibile inviare la propria candidatura. Nello specifico la Compagnia cerca svariate tipologie di risorse , dai neodiplomati ai laureati in particolare per quanto riguarda il personale di gestione dell' Hotel: Assistente Ufficio -Madrelingua araba Assistente Ufficio -Madrelingua spagnola Commissario Food & Beverage I profili ricercati per quanto riguarda il personale alberghiero e di sala sono: Garzoni di camera, con almeno 18 mesi di navigazione da piccolo di camera o avere la qualifica sul libretto di navigazione. Piccoli di Camera Addetti alla



Corriere Marittimo

Focus

vendita nei negozi di bordo Baristi Cassieri I profili ricercati per quanto riguarda il personale Cucina sono: Chef 1°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione 2°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione 3°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione Garzoni di cucina Pizzaioli Panettieri Si ricercano le seguenti risorse da inserire tra il personale di Macchina, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax): 1°Ufficiale di Macchina Ufficiali di Macchina Capo Operaio, con regola STCW III/5 Operaio Meccanico, con regola STCW III/5 Operaio Frigorista, preferibilmente con regola STCW III/5 Elettricista regola STCW III/7 Giovanotto di macchina Operaio motorista, con regola STCW III/5 Infine, le posizioni aperte per il personale di Coperta, per la quale è richiesta esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax): Primo Ufficiale di Coperta Ufficiali di navigazione Carpentiere Nostrotono Ottonaio Marinaio Giovanotto di Coperta con COP reg.II/4 Per candidarsi è necessario essere in possesso del libretto di navigazione e dei corsi STCW. Per inviare la propria candidatura scrivere a crew@gnv.it Per quanto riguarda le figure in ambito alberghiero, la candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione.

Marittimi ucraini e russi, 14,5% della forza lavoro imbarcata globale - A rischio il cambio equipaggi

01 Mar, 2022 L' ECSA esorta le autorità di regolamentazione a garantire la mobilità dei marittimi e i loro diritti in quanto lavoratori essenziali. Gli armatori europei stanno seguendo da vicino l' impatto degli eventi in Ucraina sugli equipaggi e il proseguimento in sicurezza delle operazioni di navigazione. La flotta dell' UE fa molto affidamento sui marittimi ucraini e russi, che costituiscono una percentuale significativa dell' attuale forza lavoro marittima. I marittimi ucraini e russi costituiscono il 14,5% della forza lavoro marittima globale. "I marittimi sono lavoratori chiave e sono al centro dell' economia europea. Negli ultimi due anni di pandemia hanno lavorato instancabilmente per consegnare le nostre merci e hanno fatto sacrifici straordinari per far andare avanti la nostra economia. I marittimi ucraini stanno già sopportando l' impatto di questa situazione in rapida evoluzione, con i marittimi ai quali stanno per scadere i contratti non possono tornare a casa. La fornitura di alloggio e visti per i marittimi bloccati è di fondamentale importanza per gli armatori che cercano di sostenere i loro equipaggi", ha affermato Philippos Philis, presidente dell' ECSA. Gli armatori europei invitano i responsabili politici dell' UE a considerare l' impatto significativo di questa crisi sui cambi di equipaggio, già gravemente messi a dura prova dal COVID-19 . A causa dell' attuale crisi, sulle navi dell' UE potrebbero verificarsi gravi carenze di equipaggio e in particolare di ufficiali. Si prevede che anche il pagamento degli stipendi per i marittimi già sotto contratto sarà influenzato in modo significativo. Gli armatori avvertono anche dell' effetto di non avere accesso ai porti ucraini, che può influenzare ulteriormente le catene di approvvigionamento. "Gli armatori europei invitano i responsabili politici dell' UE a fare del loro meglio per garantire la mobilità e la sicurezza dei marittimi, nonché il loro diritto a essere pagati. L' ECSA continuerà a collaborare con la Commissione per garantire il miglior risultato per gli equipaggi", ha affermato Sotiris Raptis, segretario generale ad interim dell' ECSA.



MSC Crociere sospende gli scali delle navi a San Pietroburgo

01 Mar, 2022 MSC Crociere ha deciso di sostituire gli scali a San Pietroburgo, in Russia, con i porti alternativi di Stoccolma, Helsinki o Tallinn. Ginevra, - La compagnia MSC Crociere ha annunciato la sospensione degli scali delle sue navi a San Pietroburgo, in Russia, a causa dei recenti sviluppi nella regione e dei relativi possibili problemi di sicurezza. La compagnia ha fatto sapere che la salute e la sicurezza dei suoi passeggeri e dell' equipaggio costituiscono la massima priorità. Pertanto dalla fine di maggio a ottobre le sue quattro navi - MSC Preziosa, MSC Grandiosa, MSC Poesia e MSC Virtuosa - che prevedevano di fare scalo a San Pietroburgo nell' ambito degli itinerari delle crociere nel Mar Baltico per la stagione estiva 2022, sospenderanno tutti i loro scali nella città russa. MSC Crociere è in stretto contatto con porti alternativi - come Stoccolma, Helsinki e Tallinn - per confermare gli scali per le quattro navi. La Compagnia comunicherà i dettagli esatti di ogni singola crociera il più presto possibile alle agenzie di viaggi e ai clienti interessati dalle nuove disposizioni. MSC Crociere aggiornerà anche il suo sito web per condividere i dettagli dei nuovi itinerari e fornire la massima chiarezza agli ospiti che hanno già prenotato e a chiunque intenda prenotare le proprie vacanze nel Mar Baltico. Nessuna nave di MSC Crociere fa attualmente scalo a San Pietroburgo.



Isolamento

Sanzioni, Russia messa all'angolo Rublo giù, bloccati navi e aerei

Nicola Borzi

Nel sesto giorno di conflitto in Ucraina, le sanzioni internazionali si fanno sempre più pesanti e i mercati ne risentono. Intanto le maggiori imprese mondiali stanno chiudendo tutti i rapporti con Mosca.

Il fronte russo. Il rublo, dopo un tentativo di recupero nella mattinata, ieri è tornato a perdere quota nonostante i tentativi di difesa della Banca centrale russa: nel pomeriggio era scambiato a 107,72 sul dollaro.

La Borsa di Mosca è rimasta chiusa per la seconda seduta consecutiva, ma i depositary receipt delle azioni russe quotati all'estero sono continuati ad affondare. Sberbank ha perso un altro 18% (da venerdì ha distrutto quasi l'80% del valore), Rosneft un ulteriore 35% e Gazprom il 30%. La Russia, undicesima economia mondiale, produttrice di un sesto di tutte le materie prime, sta venendo tagliata fuori dalle rotte dell'export.

materie prime. Ieri è continuato il rialzo del petrolio, con il greggio Usa Wti a 98,9 dollari (+3,3%) e il Brent europeo a 101,8 (+4%). Su di nuovo anche il gas, che ad Amsterdam ha segnato +13% a 111,3 euro al megawattora. L'oro ha raggiunto i 1.922 dollari l'oncia. In tensione anche i prodotti agricoli, con il mais salito del 2,8% e il frumento del 4,7%.

Le Borse. Piazze europee ancora sotto choc: Parigi -2,6%, Milano -2,4%, Francoforte -2,3% Londra -0,9%. In rosso tutti i settori, principalmente auto (-3,6% l'indice Stoxx di comparto), banche (-2,9%), utility (-2,7%) e turismo (-4,6%). Giù anche i rendimenti dei titoli di Stato, sull'ipotesi che la guerra costringerà le Banche centrali a rivedere le prospettive di rialzo dei tassi per contrastare l'inflazione. Lo spread tra Btp e Bund è rimasto a 153 punti, con il rendimento del Btp sceso all'1,56%.

L'energia. "Eni intende procedere alla cessione della propria quota nella partecipazione congiunta e paritaria con Gazprom nel gasdotto Blue Stream che collega la Russia alla Turchia", ha dichiarato il gruppo italiano, precisando anche che "l'attuale presenza di Eni in Russia è marginale. Le joint venture con Rosneft, legate a licenze esplorative nell'Artico, sono già congelate da anni anche per le sanzioni del 2014".

Anche il gasdotto North Stream 2 tra Russia e Germania sotto il mar Baltico, seppur terminato, potrebbe restare inutilizzato. La società svizzera North Stream 2 Ag, controllata del gigante russo del gas Gazprom, ha interrotto i contratti dei dipendenti e secondo Reuters sta valutando una richiesta di insolvenza. Tra gli investitori nel progetto da oltre 10 miliardi ci sono Shell, E.on ed Engie.



Il Fatto Quotidiano

Focus

Le aziende. Scatta la difficile ritirata dalla Russia delle imprese estere. I giganti dei trasporti marittimi Msc e Maersk ieri hanno sospeso il trasporto container da e per i porti russi. Le compagnie aeree stanno bloccando i voli est-ovest, dopo che la Ue e Mosca hanno emesso divieti d'ingresso nei loro rispettivi spazi aerei, pari al 20% del traffico globale. Le carte di credito Usa Visa e Mastercard hanno bloccato alcuni istituti russi dalla loro rete. L'austriaca Raiffeisen Bank International valuta la possibilità di lasciare la Russia, primo istituto europeo a tagliare i ponti con Mosca. Anche i produttori automotive Volvo, General Motors, Harley-Davidson e Jaguar Land Rover, hanno interrotto le esportazioni in Russia. La società finlandese di tlc Nokia si è unita alla svedese Ericsson e interromperà le consegne. Il gruppo dell'energia francese Total ha dichiarato che non finanzierà nuovi progetti in Russia, mentre Exxon Mobil ha iniziato a rimpatriare i dipendenti. La Paramount Pictures ha interrotto la distribuzione di film. La società madre di Facebook, Meta, limiterà l'accesso ai media statali russi Rt e Sputnik sulle sue piattaforme nella Ue, come pure YouTube, gestita da Google (Alphabet).

La logistica taglia i ponti con Mosca. Da oggi la Russia è ancora più isolata

Maria Carla Sicilia

Roma. Le conseguenze dell' invasione dell' Ucraina si fanno sempre più complicate per l' economia della Russia. Non ci sono solo le sanzioni internazionali a minacciare il collasso finanziario, ma anche la concreta possibilità che il paese si trovi isolato nella catena degli approvvigionamenti. La situazione è precipitata all' improvviso e da ieri i più importanti colossi della logistica globale hanno deciso di tagliare i ponti con Mosca.

L' ultima ad annunciare la ritirata è la Mediterranean Shipping Company (Msc), la prima compagnia di navigazione al mondo per la capacità di trasporto della sua flotta, fondata dall' italo-svizzero Gianluigi Aponte (e interessata con Lufthansa all' acquisto di Ita).

Il blocco temporaneo è in vigore da ieri, ma già da qualche giorno le attività di cargo erano state contingentate coinvolgendo anche i porti ucraini per via delle difficoltà a navigare nel Mar Nero.

Poco prima di Msc è stato il gigante danese Maersk a comunicare la sospensione dei suoi servizi nei porti della Russia. Insieme, queste due compagnie raggiungono una quota di mercato del 17 per cento su scala globale e collegano il paese con il resto del mondo attraverso i punti di accesso nel Mar Baltico, nel Mar Nero e sulla costa orientale. I porti interessati sono una decina, tutti nella rete capillare di Maersk e alcuni in quella altrettanto estesa di Msc.

Non solo. Lunedì era stata la società giapponese di spedizioni di container Ocean Network Express (One) ad avvisare i suoi clienti che le rotte da e per la Russia sarebbero state interrotte, seguendo quanto deciso anche dall' azienda tedesca Hapad-Lloyd.

Così, in meno di 48 ore quattro tra le sei più grandi compagnie container al mondo hanno boicottato il paese, infilando in un collo di bottiglia i suoi fornitori e clienti nel mondo. Le uniche merci che continueranno a viaggiare sono quelle essenziali: nei supermercati e nelle farmacie saranno garantiti cibo, beni umanitari e attrezzature mediche. Questo vuol dire che a soffrire non sarà solo la società civile ma tutto il sistema industriale, perché tra i beni che pesano di più sull' import ci sono i prodotti tecnologici che vengono poi trasformati, ma anche le automobili e la relativa componentistica. Per il resto saranno garantiti solo i carichi prenotati prima dell' entrata in vigore delle sanzioni.

La decisione riflette la difficoltà di portare avanti gli scambi commerciali dopo l' introduzione delle sanzioni da parte di Europa e Stati Uniti, e i riflessi ci saranno anche a occidente. Come ha spiegato la stessa Msc, "ci saranno ritardi significativi poiché paesi come Paesi Bassi, Belgio e Germania stanno trattenendo le navi in rotta verso la Russia alla ricerca di merci soggette a restrizioni". C' è da aspettarsi che ne risenta l' intera catena di approvvigionamento globale, a stento ripartita dopo le



Il Foglio

Focus

difficoltà legate alla pandemia che ancora pesano sui traffici internazionali. E anche questa è una chiave per interpretare la scelta di tagliare i ponti con la Russia: meglio razionalizzare le rotte e i costi. Da oggi la Russia è ancora più isolata.

Il Nautilus

Focus

Gli armatori dell' UE sottolineano l' importanza della gente di mare nella crisi ucraina

Gli armatori europei stanno seguendo molto da vicino gli impatti sugli equipaggi degli eventi in Ucraina e la prosecuzione sicura delle operazioni di navigazione. La flotta dell' UE dipende in larga misura dai marittimi ucraini e russi, che costituiscono una percentuale significativa dell' attuale forza lavoro marittima. I marittimi ucraini e russi costituiscono il 14,5% della forza lavoro marittima globale. "I marittimi sono lavoratori chiave e sono al centro dell' economia europea. Hanno lavorato instancabilmente per consegnare i nostri beni e hanno fatto sacrifici straordinari per mantenere la nostra economia in corso negli ultimi due anni di pandemia. I marittimi ucraini stanno già sopportando l' impatto di questa situazione in rapida evoluzione, con i marittimi che si avvicinano alla fine dei loro contratti che non possono tornare a casa. La fornitura di alloggi e visti per i marittimi bloccati è di cruciale importanza per gli armatori che cercano di sostenere i loro equipaggi", ha dichiarato Philippos Philis, Presidente dell' ECSA. Gli armatori europei invitano i responsabili politici dell' UE a considerare l' impatto significativo di questa crisi sui cambi di equipaggio, già gravemente messi a dura prova dal COVID-19. A causa dell' attuale crisi, sulle navi dell' UE possono verificarsi gravi carenze di equipaggi e in particolare carenze di ufficiali. Anche il pagamento degli stipendi dei marittimi sotto contratto potrebbe risentire in maniera significativa della situazione. Gli armatori europei segnalano anche i rischi derivanti dalla impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con ulteriori conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell' UE. "Gli armatori europei chiedono ai responsabili politici dell' UE di fare del loro meglio per garantire la mobilità e la sicurezza dei marittimi, come il loro diritto di essere pagati. In questi tempi straordinari, l' ECSA continuerà a mantenere i contatti con la Commissione per garantire le migliori soluzioni per gli equipaggi", ha dichiarato Sotiris Raptis, Segretario generale ad interim dell' ECSA.

EN EU shipowners highlight importance of seafarers in Ukraine crisis ECSA urges regulators to guarantee seafarers' mobility and their rights as essential workers. European shipowners are following very closely the impacts of the events in Ukraine on the crews and the safe continuation of shipping operations. The EU fleet relies heavily on Ukrainian and Russian seafarers, which make up a significant percentage of the current shipping workforce. Ukrainian and Russian seafarers make up 14.5% of global shipping workforce. 'Seafarers are key workers and are at the heart of Europe' s economy. They have worked tirelessly to deliver our goods, and have made extraordinary sacrifices to keep our economy going in the past two years of pandemic. Ukrainian seafarers are already bearing the impact of this rapidly evolving situation, with seafarers coming to the end of their contracts not being allowed to return home. The provision of accommodation and visas for stranded seafarers is of



Il Nautilus

Focus

crucial importance for shipowners as they seek to support their crews' said Philippos Philis, President of ECSA. European shipowners call on the EU policy makers to consider the significant impact of this crisis on crew changes, already severely strained by COVID-19. Due to the current crisis, severe crew shortages and in particular shortages of officers may occur on EU vessels. Payment of salaries for seafarers already under contract is also expected to be significantly affected. Shipowners also warn on the effect of having no access to Ukrainian ports, which can further affect supply chains and is impacting EU companies. 'European shipowners call on the EU policy makers to do their utmost to guarantee mobility and safety of seafarers, as well as their right to being paid. In these extraordinary times, ECSA will continue to liaise with the Commission to ensure the best outcome for the crews' said Sotiris Raptis, Acting Secretary General of ECSA.

Il Nautilus

Focus

Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese

Le prospettive industriali e logistiche dell' area trainante del Paese, al confronto tra aziende, associazioni e politica. Alla VI edizione Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry, il 9, 10 e 11 marzo a Milano e in live streaming.

Milano- Come è cambiato il tessuto industriale del Nord-Ovest dai tempi del Triangolo Industriale a oggi? Shipping, Forwarding&Logistics meet Industry ospita, il prossimo 10 marzo, il convegno Industria, commercio e logistica: il Nord Ovest driver del Paese. La sessione, organizzata da ALSEA, coinvolge il mondo logistico produttivo e la politica: saranno presenti gli Assessori ai trasporti Terzi e Gabusi delle Regioni Lombardia e Piemonte. Dagli anni '70 a oggi il prodotto interno lordo è ancora leader nel Paese, anche se l' industria pesante concentrata nei capoluoghi delle tre regioni non c' è più. Si è invece passati da una struttura basata su poli integrati al proprio interno a una basata su vaste aree produttive, molto più interconnesse tra di loro. Per questo la logistica e le infrastrutture sono diventate fondamentali per lo sviluppo. E proprio sulle infrastrutture e sui servizi alla logistica paradossalmente il Nord-Ovest va in difficoltà. Le autostrade liguri, la Torino Lione, il terzo valico, le infrastrutture al servizio dei valichi e quelle dei porti sono temi di cui si dibatte da decenni ma che ancora devono trovare una soluzione. Le tre Regioni necessitano di una spinta comune, superando i confini geografici e ragionando come un' unica Macro Regione. La logistica, il commercio e l' industria non hanno confini geografici: la connettività di un Paese decide le sorti del Paese stesso. 'Dal Nord Ovest è partito il boom economico del dopoguerra e da qui lanciamo un appello all' unitarietà per risolvere le criticità infrastrutturali e burocratiche che frenano l' economia nazionale. - Afferma Betty Schiavoni, Presidente di Alsea - Industria, Commercio, artigianato, politica e mondo della logistica e dei trasporti devono lavorare insieme per colmare il gap logistico che l' Italia presenta nei confronti dei principali competitors globali. La logistica non è solo di chi la fa ma è un patrimonio indispensabile di un Paese, di cui ne determina le fortune nel mondo sempre più globalizzato di oggi.' Il convegno è moderato da Maria Pia Giannetta, Redattrice di Telelombardia e ospiterà gli interventi introduttivi e di scenario di Alessandro Fidato, Presidente Gruppo Trasporti, logistica e infrastrutture di Assolombarda, Riccardo Garosci, Vicepresidente Confcommercio Milano e Presidente di AICE, Marco Accornero, Segretario generale di Unione Artigiani, Antonello Fontanili, Direttore di Uniontrasporti. La seconda parte della sessione si incentra sulla tavola rotonda cui partecipano Betty Schiavoni, presidente di ALSEA, Alessandro Pitto, Presidente Spediporto, Ivana Cecconi, Presidente Apsaci e gli assessori ai trasporti di Lombardia e Piemonte. Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry è promosso da Confetra, ALSEA e The International Propeller Clubs, ed è in programma il 9, 10 e 11 marzo presso il Centro Conferenze di Assolombarda da



Il Nautilus

Focus

cui verrà anche trasmesso in live streaming.

Il Nautilus

Focus

MSC CROCIERE SOSPENDE GLI SCALI A SAN PIETROBURGO PREVISTI PER L' ESTATE 2022

Saranno sostituiti con i porti alternativi di Stoccolma, Helsinki o Tallinn Ginevra - MSC Crociere ha deciso di sospendere gli scali delle sue navi a San Pietroburgo, in Russia, a causa dei recenti sviluppi nella regione e dei relativi possibili problemi di sicurezza. La compagnia ha fatto sapere che la salute e la sicurezza dei suoi passeggeri e dell' equipaggio costituiscono la massima priorità. Pertanto dalla fine di maggio a ottobre le sue quattro navi - MSC Preziosa, MSC Grandiosa, MSC Poesia e MSC Virtuosa - che prevedevano di fare scalo a San Pietroburgo nell' ambito degli itinerari delle crociere nel Mar Baltico per la stagione estiva 2022, sospenderanno tutti i loro scali nella città russa. MSC Crociere è in stretto contatto con porti alternativi - come Stoccolma, Helsinki e Tallinn - per confermare gli scali per le quattro navi. La Compagnia comunicherà i dettagli esatti di ogni singola crociera il più presto possibile alle agenzie di viaggi e ai clienti interessati dalle nuove disposizioni. MSC Crociere aggiornerà anche il suo sito web per condividere i dettagli dei nuovi itinerari e fornire la massima chiarezza agli ospiti che hanno già prenotato e a chiunque intenda prenotare le proprie vacanze nel Mar Baltico. Nessuna nave di MSC Crociere fa attualmente scalo a San Pietroburgo.

The screenshot shows the homepage of the 'Il Nautilus' website. At the top, there is a navigation menu with links for HOME, ARCHIVIO, COLLABORA, PUBBLICITÀ, REDAZIONE, and SITEMAP. Below the navigation is a banner for 'IMPRESA PORTUALE - STEVEDORE COMPANY' with the name 'PEYRANI BRINDISI'. The main content area features a large article titled 'MSC CROCIERE SOSPENDE GLI SCALI A SAN PIETROBURGO PREVISTI PER L'ESTATE 2022'. The article is dated '11 Marzo 2022' and includes social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. The website's footer contains the MSC logo and the text 'Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2022'.



Il Nautilus

Focus

GNV: OLTRE 350 POSTI DI LAVORO SULLE NAVI AL VIA IL PIANO DI ASSUNZIONI PER 30 DIVERSI RUOLI

-Management alberghiero, cuochi, personale di macchina e di coperta tra gli oltre 30 profili al centro della ricerca di risorse con vari livelli di esperienza -La Compagnia prevede di inserire il nuovo personale entro aprile 2022 -Per inviare la propria candidatura scrivere a crew@gnv.it

Genova- GNV avvia un importante piano nazionale di assunzioni per oltre 30 diverse professionalità, che prevede l' inserimento a bordo di 350 nuove risorse entro il 30 aprile 2022. GNV sta selezionando nuove figure da impiegare in diverse aree, a partire da personale esperto nella gestione della struttura hotel di bordo, con un numerico che va dalle 30 alle 50 persone, e da 100 e 150 persone tra garzoni, piccoli di camera, baristi e cassieri da inserire nella struttura alberghiera e di sala e poi ancora 50 persone tra chef, cuochi, pizzaioli e panettieri. La Compagnia cerca 150 risorse tra personale di Macchina e personale di Coperta, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetti merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax). Le professionalità richieste sono numerose e comprendono figure con diversi gradi di esperienza e seniority. Alle nuove risorse GNV offrirà percorsi di inserimento 'on the job' direttamente a bordo, sviluppato in collaborazione con il Centro di formazione del Gruppo, ovvero il MSC Training Center di Sorrento, volto a facilitare l' ingresso in azienda, supportare la crescita dei propri dipendenti, conoscere e condividere obiettivi e prospettive della Compagnia. Le attività formative comprendono anche training, coaching e formazione specifica per ciascuna figura, a bordo e in aula. Per GNV le persone costituiscono una fondamentale risorsa al fine di far fronte con efficacia alle sfide presenti e future. La Compagnia cerca persone motivate e con una forte propensione a un ambiente multiculturale: amare il mare e la vita di bordo sono naturalmente elementi fondamentali, a cui unire passione per lo shipping, lavoro di squadra e volontà di intraprendere un percorso di crescita continua, in linea con i valori di GNV. Il successo di ogni azienda non può prescindere dalla professionalità, dalla motivazione e dal senso di appartenenza delle risorse che ne fanno parte: questo vale ancor più per GNV che con i suoi traghetti collega luoghi e trasporta non solo turisti ma anche cittadini e lavoratori verso la loro meta, con attenzione e cura. Fondata nel 1992, e parte del Gruppo MSC, GNV è una delle principali compagnie di navigazione del Mar Mediterraneo: con una flotta di 25 navi, la Compagnia opera 27 linee in 7 Paesi, con viaggi in traghetti per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia, Marocco e Malta. Tutti i traghetti della Compagnia sono dotati di tecnologie all' avanguardia e di una vasta gamma di servizi; quindi, svariate sono le aree di lavoro per le quali è possibile inviare la propria candidatura. Nello specifico la Compagnia cerca svariate tipologie di risorse, dai neodiplomati ai laureati in particolare per quanto riguarda il personale di gestione dell' Hotel: -Assistente Ufficio -Madrelingua araba -Assistente Ufficio -Madrelingua spagnola -Commissario Food & Beverage I profili ricercati per quanto riguarda il



Il Nautilus

Focus

personale alberghiero e di sala sono: -Garzoni di camera, con almeno 18 mesi di navigazione da piccolo di camera o avere la qualifica sul libretto di navigazione. -Piccoli di Camera -Addetti alla vendita nei negozi di bordo -Baristi -Cassieri I profili ricercati per quanto riguarda il personale Cucina sono: -Chef -1°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione -2°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione -3°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione -Garzoni di cucina -Pizzaioli -Panettieri Si ricercano le seguenti risorse da inserire tra il personale di Macchina, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetti merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax): -1°Ufficiale di Macchina -Ufficiali di Macchina -Capo Operaio, con regola STCW III/5 -Operaio Meccanico, con regola STCW III/5 -Operaio Frigorista, preferibilmente con regola STCW III/5 -Elettricista regola STCW III/7 -Giovanotto di macchina -Operaio motorista, con regola STCW III/5 Infine, le posizioni aperte per il personale di Coperta, per la quale è richiesta esperienza a bordo di navi traghetti merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax): -Primo Ufficiale di Coperta -Ufficiali di navigazione -Carpentiere -Nostromo -Ottonaio -Marinaio -Giovanotto di Coperta con COP reg.II/4 Per candidarsi è necessario essere in possesso del libretto di navigazione e dei corsi STCW. Per quanto riguarda le figure in ambito alberghiero, la candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati nell'effettuare i corsi di idoneità alla navigazione. Chiunque sia interessato alle opportunità di lavoro e a partecipare al processo di selezione può candidarsi inviando il proprio Curriculum Vitae all'indirizzo: crew@gnv.it.

Il Nautilus

Focus

Ucraina: situazione nel Mar Nero e nel Mar d'Azov

Crimea . La Coast Gard di Crimea e Mar d'Azov ha diramato una nota aggiornata sulla situazione portuale e marittima nell'area di conflitto, dopo l'invasione dell'Ucraina da parte della Russia. Da stamane l'energia elettrica nel porto di Mariupol è stata interrotta. I combattimenti possono aver luogo all'interno o vicino ai porti ucraini, con attacchi alle infrastrutture portuali, con equipaggi e navi nei porti ucraini soggetti a danni collaterali. Tutti i porti commerciali in Ucraina hanno smesso di operare. Nel frattempo, le operazioni di tutti i porti russi che si affacciano sul Mar Nero continuano ad operare regolarmente, sebbene in alcuni porti il livello di sicurezza dell'ISPS sia stato portato al livello 2. L'International Ship and Port Facility Security (Code ISPS) è il codice internazionale che regola le norme di sicurezza delle navi e degli impianti portuali (come emendato in Safety of Life at Sea -SOLAS Convention). I livelli di sicurezza marittima (MARSEC, Maritime Security) sono stati costruiti per comunicazioni rapide dalla nave alla Guardia Costiera per diversi livelli di minaccia a bordo o a terra. MARSEC Livello 1 è il livello normale a cui la nave o l'impianto portuale opera quotidianamente. Il livello 1 garantisce che il personale di sicurezza mantenga una sicurezza minima adeguata 24 ore su 24, 7 giorni su 7. MARSEC Livello 2 è un livello elevato per un periodo di tempo durante un rischio per la sicurezza che è diventato visibile al personale di sicurezza. Durante questo livello di sicurezza saranno attuate adeguate misure aggiuntive. MARSEC Livello 3 includerà misure di sicurezza aggiuntive per un incidente che è imminente o si è già verificato che deve essere mantenuto per un periodo di tempo limitato. La misura di sicurezza deve essere rispettata anche se potrebbe non esserci un obiettivo specifico che è stato ancora identificato. Il Mar d'Azov è chiuso alle navi mercantili, probabilmente dalle forze navali russe nello stretto di Kerch. Tuttavia, lo stretto dovrebbe essere aperto per le navi in transito a sud dal Mar d'Azov al Mar Nero. L'accesso alla parte nord-occidentale del Mar Nero, a nord del parallelo di latitudine 45° 21 N, è vietato dalla Marina russa. Il transito dell'equipaggio verso le città portuali può essere influenzato dalle operazioni di combattimento; le strade potrebbero essere bloccate e gli aeroporti e lo spazio aereo sono chiusi, limitando ulteriormente il traffico. Le Autorità di Crimea, affermano che senza il permesso Russo, il passaggio delle navi della NATO attraverso lo Stretto di Kerch al Mare di Azov è escluso. Secondo l'accordo russo-ucraino del 2003, le navi militari provenienti da paesi stranieri possono entrare nella zona marittima di Azov solo con il consenso di entrambe le parti, Russia e Ucraina. Lo Stretto di Kerch è l'unico passaggio da e verso il Mar Nero dal Mare d'Azov. Sul Mare d'Azov formalmente - in base al trattato stipulato nel 2003 - sia i russi che gli ucraini hanno diritto di navigazione e le acque vengono considerate acque internazionali. Lo Stretto invece è una faccenda



Il Nautilus

Focus

più complicata perché i russi da quando la Crimea ha proclamato l'indipendenza da Kiev con il referendum di annessione alla Federazione Russa ne controllano entrambe le sponde. Abele Carruezzo.

Il Nautilus

Focus

MSC INTERROMPE LE SPEDIZIONI MERCI DA E PER LA RUSSIA CON EFFETTO IMMEDIATO

Anche MSC Crociere sospenderà gli scali delle navi passeggeri a San Pietroburgo previsti tra maggio e ottobre 2022 MSC Mediterranean Shipping Company, primo operatore container al mondo e società del Gruppo MSC, ha annunciato che da oggi 1° marzo 2022 e con effetto immediato, interromperà temporaneamente di tutte le prenotazioni di trasporto merci da/per la Russia, includendo anche tutte le aree di accesso, tra cui Baltico, Mar Nero ed Estremo Oriente russo. La società continuerà ad accettare le prenotazioni per la sola consegna di beni essenziali come cibo, attrezzature mediche e aiuti umanitari. MSC ha monitorato con attenzione i suggerimenti dei governi sulle nuove sanzioni, in seguito al conflitto in Ucraina del febbraio 2022, e ha finora operato servizi di spedizione e trasporto interno da e per la Russia nel pieno rispetto delle misure sanzionatorie internazionali applicabili. Anche MSC Crociere, il terzo brand di crociere più grande al mondo e altra società del Gruppo MSC, ha comunicato ieri la sospensione degli scali delle sue navi a San Pietroburgo per assicurare la salute e sicurezza dei passeggeri e dell' equipaggio. Pertanto dalla fine di maggio a ottobre le sue quattro navi - MSC Preziosa, MSC Grandiosa, MSC Poesia e MSC Virtuosa - che prevedevano di fare scalo a San Pietroburgo nell' ambito degli itinerari delle crociere nel Mar Baltico per la stagione estiva 2022, sospenderanno tutti i loro scali nella città russa. Nessuna nave di MSC Crociere opera nel Mar Baltico in questo momento.



COMMERCIO INTERNAZIONALE

La guerra non sempre ferma i contratti

Marcello Mantelli

Il nuovo cigno nero della guerra della Russia contro l' Ucraina blocca i porti di Mariupol e Odessa, rende inagibili gran parte delle altre linee di comunicazione e interrompe la supply chain internazionale. Alla tragedia si aggiunge il futuro rischio di cause seriali per inadempimento dei contratti internazionali in corso tra imprese europee e ucraine.

Una via di uscita dalla responsabilità contrattuale potrebbe essere costituita dall' applicazione della forza maggiore quale scusante per la mancata esecuzione del contratto o di una sua parte.

Di norma, nei contratti internazionali più importanti è presente una specifica clausola sulla forza maggiore, ma potrebbe darsi il caso, non infrequente, che essa sia incompleta o mal scritta.

Occorrerà prima di tutto verificare se la clausola indichi la guerra come evento che consente la sospensione del contratto (e normalmente questo è il caso) oppure se la clausola preveda una definizione generale di forza maggiore, nella quale possa rientrare l' evento guerra e quali siano, in entrambe le ipotesi, le condizioni richieste per procedere con la sospensione del contratto per tutto il tempo di durata della circostanza negativa e per la sua eventuale risoluzione. Nel caso la clausola di forza maggiore sia incompleta o lacunosa o il contratto internazionale nulla preveda sulla questione, occorrerà fare riferimento alla legge applicabile al contratto. In molti casi, nei rapporti tra imprese Ue (incluse quelle italiane) e ucraine, sarà applicabile la convenzione delle Nazioni Unite sui contratti di vendita internazionale di merci (Vienna, 1980) che regola l' ipotesi di forza maggiore all' articolo 79.

Ma non basta un generico richiamo alla guerra per non eseguire un impegno contrattuale. Dovrà infatti essere provato dalla parte interessata che l' evento guerra era imprevedibile al tempo della firma del contratto, al di fuori del suo controllo e che l' esecuzione del contratto o di una sua parte è per essa impossibile o ragionevolmente insostenibile. Ad esempio, non potrà invocare la causa di forza maggiore il venditore che pur avendo sede in territorio di guerra può consegnare la merce tramite una parent company esterna alla zona invasa. In presenza di conflitto bellico occorrerà quindi sempre esaminare la situazione contrattuale e di fatto per verificare se possono essere provate le circostanze sopra viste per sospendere e, se del caso, risolvere il contratto.

Da tenere comunque sempre aperta l' opzione di avviare negoziati con il partner per riadattare alla situazione gli impegni contrattuali prevenendo future liti e per salvare l' affare, tenendo conto delle difficoltà anche umanitarie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Focus

Duro attacco di Biden alle alleanze fra le compagnie di navigazione containerizzate

L' Ocean Shipping Reform Act passato alla Camera - denuncia il WSC - è profondamente sbagliato

L' amministrazione di Joe Biden oggi delinea ancora più decisamente il ruolo negativo che, ad avviso del governo federale statunitense, la carenza di concorrenza nel settore dei servizi marittimi di linea avrebbe sull' economia americana. Un' ulteriore stoccata alle compagnie di navigazione containerizzate che giungerà da Joe Biden in persona, che ne parlerà al Congresso nel suo discorso sullo stato dell' Unione, e che ieri è stata anticipata dall' accordo fra il Dipartimento di Giustizia e la Federal Maritime Commission (FMC) che hanno annunciato un rafforzamento della loro partnership con il preciso scopo di promuovere la concorrenza nel settore marittimo. Biden dedicherà una significativa parte del suo "State of the Union Address" all' impatto sull' economia statunitense del trasporto marittimo che movimentata la maggior parte del commercio con l' estero degli USA. Nel suo intervento il presidente americano denuncerà che il settore del trasporto marittimo è dominato da un esiguo numero di grandi compagnie di proprietà straniera, con in particolare tre alleanze armatoriali mondiali che attualmente controllano l' 80% della capacità di trasporto globale della flotta di navi portacontainer e il 95% della capacità offerta sulle sole rotte marittime est-ovest che sono le più importanti per la movimentazione degli scambi commerciali mondiali. Una posizione dominante sul mercato del trasporto marittimo containerizzato - sottolineerà Biden - rafforzata significativamente negli ultimi anni dato che dal 1996 al 2011 le tre alleanze gestivano solo il 30% del trasporto containerizzato mondiale. Biden accuserà queste compagnie di navigazione di aver innalzato i costi di spedizione marittima sin dall' inizio della pandemia di Covid-19, applicando noli e soprannoli assai più elevati dei precedenti. Inoltre, nel suo discorso che terrà questa sera (alle 3 di domani, ora italiana), il presidente evidenzierà i profitti record che questi vettori marittimi esteri stanno registrando, mentre nel contempo i prezzi per i consumatori e le aziende americane sono aumentati. La stoccata di Biden affonderà ulteriormente nel denunciare pratiche commerciali scorrette che verrebbero condotte da queste compagnie marittime a danno delle imprese e degli agricoltori americani, annullando o modificando prenotazioni di spedizioni marittime o imponendo commissioni aggiuntive senza alcun preavviso. Pratiche - è l' accusa dell' amministrazione governativa - che minerebbero la capacità delle aziende americane di consegnare gli ordini in tempo. Inoltre, secondo la Casa Bianca, i vettori marittimi si rifiuterebbero di accettare di trasportare le esportazioni americane in partenza dalle banchine dei porti statunitensi preferendo far tornare le loro navi vuote rapidamente in Cina. Inoltre Biden rimarcherà la poca efficacia dell' attuale legislazione americana in materia nel contrastare questo strapotere delle compagnie di navigazione, specificando che se un secolo fa l' Ocean Shipping Act stabiliva una regolamentazione di carattere pratico per i vettori marittimi oceanici, abbinandola ad un' immunità



1 marzo 2022 11:00 (GMT+1)

Italia 1 marzo 2022

Duro attacco di Biden alle alleanze fra le compagnie di navigazione containerizzate

L' Ocean Shipping Reform Act passato alla Camera - denuncia il WSC - è profondamente sbagliato

L' amministrazione di Joe Biden oggi delinea ancora più decisamente il ruolo negativo che, ad avviso del governo federale statunitense, la carenza di concorrenza nel settore dei servizi marittimi di linea avrebbe sull' economia americana. Un' ulteriore stoccata alle compagnie di navigazione containerizzate che giungerà da Joe Biden in persona, che ne parlerà al Congresso nel suo discorso sullo stato dell' Unione, e che ieri è stata anticipata dall' accordo fra il Dipartimento di Giustizia e la Federal Maritime Commission (FMC) che hanno annunciato un rafforzamento della loro partnership con il preciso scopo di promuovere la concorrenza nel settore marittimo.

Biden dedicherà una significativa parte del suo "State of the Union Address" all' impatto sull' economia statunitense del trasporto marittimo che movimentata la maggior parte del commercio con l' estero degli USA. Nel suo intervento il presidente americano denuncerà che il settore del trasporto marittimo è dominato da un esiguo numero di grandi compagnie di proprietà straniera, con in particolare tre alleanze armatoriali mondiali che attualmente controllano l' 80% della capacità di trasporto globale della flotta di navi portacontainer e il 95% della capacità offerta sulle sole rotte marittime est-ovest che sono le più importanti per la movimentazione degli scambi commerciali mondiali.

Informare

Focus

antitrust per quegli accordi di alleanza tra i vettori marittimi che fossero di "pubblico interesse", nel tempo il Congresso ha poi costantemente deregolamentato il settore ampliando l'immunità antitrust e nel contempo indebolito l'obbligo dei vettori marittimi di rendere pubblici tariffe e commissioni. Biden annuncerà misure per mitigare l'impatto sui prezzi al consumo e sulle imprese americane del rincaro dei costi del trasporto marittimo tramite, appunto, un'iniziativa del Dipartimento di Giustizia e dell'agenzia federale FMC volta a promuovere la concorrenza nel mercato dello shipping containerizzato. In particolare, il dicastero della Giustizia fornirà alla Federal Maritime Commission il supporto di legali ed economisti dell'Antitrust Division per la repressione delle violazioni allo Shipping Act e alle altre norme che regolano il trasporto marittimo. Oltre a ciò, il presidente americano chiederà al Congresso di approvare riforme incisive alle norme per il trasporto marittimo, inclusa la riforma delle immunità antitrust per le alleanze fra le compagnie di navigazione containerizzate. Il piano dell'amministrazione Biden per "stringere alle corde" i vettori marittimi di linea è stato accolto con notevole fastidio dal World Shipping Council (WSC), l'associazione internazionale che ha quali membri 14 primarie compagnie di navigazione mondiali, per la quasi totalità costituenti le tre alleanze (2M, Ocean Alliance e THE Alliance) citate da Biden, e tutte di nazionalità estera ad eccezione dell'americana Matson. «È un peccato - ha replicato la WSC - che il presidente stia demonizzando i vettori oceanici, il settore che costituisce la spina dorsale dell'economia degli Stati Uniti e del mondo e che ha lavorato senza sosta durante la pandemia per movimentare più merci che in qualsiasi altro periodo della storia. Le accuse secondo cui il settore del trasporto marittimo containerizzato è altamente concentrato e non competitivo - ha ribattuto il World Shipping Council - sono oggettivamente errate. I carrier marittimi competono attivamente l'uno contro l'altro nel mercato globale, anche sulle rotte marittime più importanti per il commercio statunitense, mentre i livelli di concentrazione in molte altre industrie statunitensi sono nettamente superiori rispetto a quelli dello shipping containerizzato. Quale chiaro segnale di un mercato competitivo che risponde ad un aumento della domanda - ha osservato il WSC - nel 2021 la concorrenza è cresciuta, con un maggior numero di navi gestite da un pool più ampio di vettori che servono i traffici transpacifici. La conclusione è che lo shipping containerizzato è un settore assai competitivo, ed è ciò che i numeri dimostrano. Le autorità di regolamentazione negli USA e in Europa - ha sottolineato il WSC - hanno ripetutamente e recentemente confermato che è così». «L'Ocean Shipping Reform Act passato alla Camera, che è profondamente sbagliato - ha proseguito il World Shipping Council riferendosi al disegno di legge attualmente al vaglio del Senato americano - non risolverà i problemi logistici a terra che sono al cuore dei problemi della supply chain dell'America. In realtà, così come è stata scritta la legislazione peggiorerebbe la congestione esistente e reprimerebbe l'innovazione. I politici devono invece affrontare la causa principale della congestione cercando soluzioni reali che abbiano una visione globale e lungimirante della supply chain, rafforzando ulteriormente il sistema di trasporto intermodale che ha sostenuto l'economia statunitense durante la pandemia».

Informare

Focus

GNV programma 350 nuove assunzioni

L'obiettivo è di dotarsi di nuovo personale entro la fine di aprile. La compagnia di navigazione GNV del gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC) ha annunciato un piano nazionale di assunzioni che prevede l'inserimento a bordo della flotta di 350 nuove risorse entro il prossimo 30 aprile. In particolare, GNV sta selezionando nuove figure da impiegare in diverse aree, a partire da personale (30-50 persone) esperto nella gestione della struttura hotel di bordo e da 100 a 150 persone tra garzoni, piccoli di camera, baristi e cassieri da inserire nella struttura alberghiera e di sala e poi ancora 50 persone tra chef, cuochi, pizzaioli e panettieri. Inoltre la compagnia cerca 150 risorse tra personale di macchina e personale di coperta, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (ro-ro e ro-pax). Al nuovo personale GNV offrirà percorsi di inserimento "on the job" direttamente a bordo, sviluppato in collaborazione con il centro di formazione del gruppo, ovvero il MSC Training Center di Sorrento, volto a facilitare l'ingresso in azienda, supportare la crescita dei propri dipendenti, conoscere e condividere obiettivi e prospettive della compagnia. Le attività formative comprenderanno anche training, coaching e formazione specifica per ciascuna figura, a bordo e in aula.



GNV programma 350 nuove assunzioni

L'obiettivo è di dotarsi di nuovo personale entro la fine di aprile.

La compagnia di navigazione GNV del gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC) ha annunciato un piano nazionale di assunzioni che prevede l'inserimento a bordo della flotta di 350 nuove risorse entro il prossimo 30 aprile. In particolare, GNV sta selezionando nuove figure da impiegare in diverse aree, a partire da personale (30-50 persone) esperto nella gestione della struttura hotel di bordo e da 100 a 150 persone tra garzoni, piccoli di camera, baristi e cassieri da inserire nella struttura alberghiera e di sala e poi ancora 50 persone tra chef, cuochi, pizzaioli e panettieri. Inoltre la compagnia cerca 150 risorse tra personale di macchina e personale di coperta, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (ro-ro e ro-pax).

Al nuovo personale GNV offrirà percorsi di inserimento "on the job" direttamente a bordo, sviluppato in collaborazione con il centro di formazione del gruppo, ovvero il MSC Training Center di Sorrento, volto a facilitare l'ingresso in azienda, supportare la crescita dei propri dipendenti, conoscere e condividere obiettivi e prospettive della compagnia. Le attività formative comprenderanno anche training, coaching e formazione specifica per ciascuna figura, a bordo e in aula.

Informare

Focus

MSC sospende le prenotazioni per le spedizioni da e per la Russia

La compagnia continuerà ad assicurare il trasporto di beni essenziali. MSC Crociere cancella gli scali a San Pietroburgo

Il gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC), leader del mercato mondiale del trasporto marittimo containerizzato, ha annunciato oggi la sospensione con effetto immediato delle prenotazioni per le spedizioni di merci da e per la Russia, riguardanti tutti gli accessi alla nazione russa sul Baltico, il Mar Nero e l' Estremo Oriente. MSC ha precisato che continuerà ad accettare prenotazioni per la consegna di beni essenziali come cibo, attrezzature mediche e aiuti umanitari. Inoltre MSC Crociere, la compagnia crocieristica del gruppo, ha reso nota la decisione di sospendere gli scali delle sue navi a San Pietroburgo, in Russia, a causa dei recenti sviluppi nella regione e dei relativi possibili problemi di sicurezza. Sottolineando che la salute e la sicurezza dei suoi passeggeri e dell' equipaggio costituiscono la massima priorità, MSC Crociere ha specificato che pertanto dalla fine di maggio a ottobre le sue quattro navi - MSC Preziosa , MSC Grandiosa , MSC Poesia e MSC Virtuosa - che prevedevano di fare scalo a San Pietroburgo nell' ambito degli itinerari delle crociere nel Mar Baltico per la stagione estiva 2022, sospenderanno tutti i loro scali nella città russa. La compagnia ha precisato inoltre di essere in stretto contatto con porti alternativi come Stoccolma, Helsinki e Tallinn per confermare gli scali per le quattro navi.



Fincantieri A 10 anni dalla consegna di 'Riviera' prende avvio la nuova classe di navi per Oceania Cruises

Trieste, 1 marzo 2022 - È stata varata presso lo stabilimento di Sestri Ponente 'Vista', la prima di due navi da crociera di nuova generazione che daranno avvio alla 'classe Allura' per la società armatrice Oceania Cruises, brand di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. 'Vista' avrà una stazza lorda di circa 67.000 tonnellate e potrà ospitare a bordo 1.200 passeggeri, assistiti da 800 membri dell'equipaggio, per un rapporto di tre a due. Gli interni sono stati progettati secondo una miscela di spazi grandiosi e accoglienti per offrire l'esperienza di lusso della nave da crociera di piccole dimensioni caratteristico della compagnia, ma con una nuova e più fresca interpretazione. 'Vista' si distinguerà per un elevato livello di innovazione votata ai principi della sostenibilità. Le future regolamentazioni, infatti, incoraggeranno sempre di più soluzioni capaci di garantire un abbattimento dell'impatto ambientale, e Fincantieri intende anticipare quelle tendenze per fare in modo che i suoi prodotti costituiscano un riferimento per il mercato. Fincantieri ha consegnato a Oceania Cruises 'Marina' nel 2011 e 'Riviera' nel 2012, presso il cantiere di Sestri Ponente. Di Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. fanno parte anche i brand Norwegian Cruise Line (NCL), per il quale il Gruppo sta costruendo sei navi da crociera di nuova generazione della classe Prima, e Regent Seven Seas Cruises, alla cui flotta si sono unite le unità extra-lusso 'Seven Seas Explorer' e 'Seven Seas Splendor', realizzate rispettivamente nel 2016 a Sestri e nel 2020 ad Ancona. Una terza nave per questo brand verrà consegnata nel 2023.



MSC CROCIERE SOSPENDE GLI SCALI A SAN PIETROBURGO PREVISTI PER L'ESTATE 2022

Saranno sostituiti con i porti alternativi di Stoccolma, Helsinki o Tallinn

MSC Crociere ha deciso di sospendere gli scali delle sue navi a San Pietroburgo, in Russia, a causa dei recenti sviluppi nella regione e dei relativi possibili problemi di sicurezza Ginevra, 1° marzo 2022 La compagnia ha fatto sapere che la salute e la sicurezza dei suoi passeggeri e dell'equipaggio costituiscono la massima priorità. Pertanto dalla fine di maggio a ottobre le sue quattro navi MSC Preziosa, MSC Grandiosa, MSC Poesia e MSC Virtuosa - che prevedevano di fare scalo a San Pietroburgo nell'ambito degli itinerari delle crociere nel Mar Baltico per la stagione estiva 2022, sospenderanno tutti i loro scali nella città russa. MSC Crociere è in stretto contatto con porti alternativi come Stoccolma, Helsinki e Tallinn per confermare gli scali per le quattro navi. La Compagnia comunicherà i dettagli esatti di ogni singola crociera il più presto possibile alle agenzie di viaggi e ai clienti interessati dalle nuove disposizioni. MSC Crociere aggiornerà anche il suo sito web per condividere i dettagli dei nuovi itinerari e fornire la massima chiarezza agli ospiti che hanno già prenotato e a chiunque intenda prenotare le proprie vacanze nel Mar Baltico. Nessuna nave di MSC Crociere fa attualmente scalo a San Pietroburgo.



Informatore Navale

Focus

GNV: OLTRE 350 POSTI DI LAVORO SULLE NAVI, AL VIA ASSUNZIONI PER 30 DIVERSI RUOLI

Management alberghiero, cuochi, personale di macchina e di coperta tra gli oltre 30 profili al centro della ricerca di risorse con vari livelli di esperienza La Compagnia prevede di inserire il nuovo personale entro aprile 2022

GNV avvia un importante piano nazionale di assunzioni per oltre 30 diverse professionalità, che prevede l'inserimento a bordo di 350 nuove risorse entro il 30 aprile 2022. Genova, 01 marzo 2022 - GNV sta selezionando nuove figure da impiegare in diverse aree, a partire da personale esperto nella gestione della struttura hotel di bordo, con un numerico che va dalle 30 alle 50 persone, e da 100 e 150 persone tra garzoni, piccoli di camera, baristi e cassieri da inserire nella struttura alberghiera e di sala e poi ancora 50 persone tra chef, cuochi, pizzaioli e panettieri. La Compagnia cerca 150 risorse tra personale di Macchina e personale di Coperta, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax). Le professionalità richieste sono numerose e comprendono figure con diversi gradi di esperienza e seniority. Alle nuove risorse GNV offrirà percorsi di inserimento "on the job" direttamente a bordo, sviluppato in collaborazione con il Centro di formazione del Gruppo, ovvero il MSC Training Center di Sorrento, volto a facilitare l'ingresso in azienda, supportare la crescita dei propri dipendenti, conoscere e condividere obiettivi e prospettive della Compagnia. Le attività formative comprendono anche training, coaching e formazione specifica per ciascuna figura, a bordo e in aula. Per GNV le persone costituiscono una fondamentale risorsa al fine di far fronte con efficacia alle sfide presenti e future. La Compagnia cerca persone motivate e con una forte propensione a un ambiente multiculturale: amare il mare e la vita di bordo sono naturalmente elementi fondamentali, a cui unire passione per lo shipping, lavoro di squadra e volontà di intraprendere un percorso di crescita continua, in linea con i valori di GNV. Il successo di ogni azienda non può prescindere dalla professionalità, dalla motivazione e dal senso di appartenenza delle risorse che ne fanno parte: questo vale ancor più per GNV che con i suoi traghetti collega luoghi e trasporta non solo turisti ma anche cittadini e lavoratori verso la loro meta, con attenzione e cura. Fondata nel 1992, e parte del Gruppo MSC, GNV è una delle principali compagnie di navigazione del Mar Mediterraneo: con una flotta di 25 navi, la Compagnia opera 27 linee in 7 Paesi, con viaggi in traghetto per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia, Marocco e Malta. Tutti i traghetti della Compagnia sono dotati di tecnologie all'avanguardia e di una vasta gamma di servizi; quindi, svariate sono le aree di lavoro per le quali è possibile inviare la propria candidatura. Nello specifico la Compagnia cerca svariate tipologie di risorse, dai neodiplomati ai laureati in particolare per quanto riguarda il personale di gestione dell'Hotel: Assistente Ufficio -Madrelingua araba Assistente Ufficio -Madrelingua spagnola Commissario Food & Beverage I profili ricercati

GRIMALDI GROUP
La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO

PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE e BILINGUE SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATA NEL 1994 - DI NAPOLI

HOME NUMERI PRECEDENTI ARCHIVIO CONTATTI

GNV: OLTRE 350 POSTI DI LAVORO SULLE NAVI, AL VIA ASSUNZIONI PER 30 DIVERSI RUOLI

Management alberghiero, cuochi, personale di macchina e di coperta tra gli oltre 30 profili al centro della ricerca di risorse con vari livelli di esperienza
La Compagnia prevede di inserire il nuovo personale entro aprile 2022
GNV avvia un importante piano nazionale di assunzioni per oltre 30 diverse professionalità, che prevede l'inserimento a bordo di 350 nuove risorse entro il 30 aprile 2022.

Genova, 01 marzo 2022 - GNV sta selezionando nuove figure da impiegare in diverse aree, a partire da personale esperto nella gestione della struttura hotel di bordo, con un numerico che va dalle 30 alle 50 persone, e da 100 e 150 persone tra garzoni, piccoli di camera, baristi e cassieri da inserire nella struttura alberghiera e di sala e poi ancora 50 persone tra chef, cuochi, pizzaioli e panettieri.

La Compagnia cerca 150 risorse tra personale di Macchina e personale di Coperta, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax).

Consiglio Nazionale

Ultime News dal P.

Informatore Navale

Focus

per quanto riguarda il personale alberghiero e di sala sono: Garzoni di camera, con almeno 18 mesi di navigazione da piccolo di camera o avere la qualifica sul libretto di navigazione. Piccoli di Camera Addetti alla vendita nei negozi di bordo Baristi Cassieri I profili ricercati per quanto riguarda il personale Cucina sono: Chef 1°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione 2°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione 3°Cuoco con la qualifica sul libretto di navigazione Garzoni di cucina Pizzaioli Panettieri Si ricercano le seguenti risorse da inserire tra il personale di Macchina , preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax): 1°Ufficiale di Macchina Ufficiali di Macchina Capo Operaio, con regola STCW III/5 Operaio Meccanico, con regola STCW III/5 Operaio Frigorista, preferibilmente con regola STCW III/5 Eletttricista regola STCW III/7 Giovanotto di macchina Operaio motorista, con regola STCW III/5 Infine, le posizioni aperte per il personale di Coperta , per la quale è richiesta esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax): Primo Ufficiale di Coperta Ufficiali di navigazione Carpentiere Nostrotono Marinaio Giovanotto di Coperta con COP reg.II/4 Per candidarsi è necessario essere in possesso del libretto di navigazione e dei corsi STCW. Per quanto riguarda le figure in ambito alberghiero, la candidatura verrà valutata anche se non in possesso di tali requisiti e, in caso di accettazione, i candidati verranno supportati nell' effettuare i corsi di idoneità alla navigazione. Chiunque sia interessato alle opportunità di lavoro e a partecipare al processo di selezione può candidarsi inviando il proprio Curriculum Vitae all' indirizzo : crew@gnv.it .

ECSA Press Release: Gli armatori dell' UE sottolineano l' importanza della gente di mare nella crisi ucraina

Gli armatori europei stanno seguendo molto da vicino gli impatti sugli equipaggi degli eventi in Ucraina e la prosecuzione sicura delle operazioni di navigazione. La flotta dell' UE dipende in larga misura dai marittimi ucraini e russi, che costituiscono una percentuale significativa dell' attuale forza lavoro marittima. I marittimi ucraini e russi costituiscono il 14,5% della forza lavoro marittima globale. "I marittimi sono lavoratori chiave e sono al centro dell' economia europea. Hanno lavorato instancabilmente per consegnare i nostri beni e hanno fatto sacrifici straordinari per mantenere la nostra economia in corso negli ultimi due anni di pandemia. I marittimi ucraini stanno già sopportando l' impatto di questa situazione in rapida evoluzione, con i marittimi che si avvicinano alla fine dei loro contratti che non possono tornare a casa. La fornitura di alloggi e visti per i marittimi bloccati è di cruciale importanza per gli armatori che cercano di sostenere i loro equipaggi", ha dichiarato Philippos Philis, Presidente dell' ECSA. Gli armatori europei invitano i responsabili politici dell' UE a considerare l' impatto significativo di questa crisi sui cambi di equipaggio, già gravemente messi a dura prova dal COVID-19. A causa dell' attuale crisi, sulle navi dell' UE possono verificarsi gravi carenze di equipaggi e in particolare carenze di ufficiali. Anche il pagamento degli stipendi dei marittimi sotto contratto potrebbe risentire in maniera significativa della situazione. Gli armatori europei segnalano anche i rischi derivanti dalla impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con ulteriori conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell' UE. "Gli armatori europei chiedono ai responsabili politici dell' UE di fare del loro meglio per garantire la mobilità e la sicurezza dei marittimi, come il loro diritto di essere pagati. In questi tempi straordinari, l' ECSA continuerà a mantenere i contatti con la Commissione per garantire le migliori soluzioni per gli equipaggi", ha dichiarato Sotiris Raptis, Segretario generale ad interim dell' ECSA.



The screenshot shows the website 'L'INFORMATORE NAVALE' with a header for 'GRIMALDI GROUP' and 'Lo PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO'. The main article title is 'ECSA Press Release: Gli armatori dell'UE sottolineano l'importanza della gente di mare nella crisi ucraina'. The article text is partially visible, mentioning that seafarers are key workers and that the EU fleet depends heavily on Ukrainian and Russian seafarers, who make up 14.5% of the global maritime workforce. It also notes that Ukrainian and Russian seafarers are already facing the impact of this rapidly evolving situation, with many approaching the end of their contracts and unable to return home. The article calls on EU policymakers to consider the significant impact of this crisis on crew changes, which are already being severely tested by COVID-19. It also mentions that due to the current crisis, there may be severe shortages of crew and officers on EU ships, and that the payment of wages for crew members under contract could be significantly affected. The article concludes by stating that EU shipowners are signaling the risks of not being able to access Ukrainian ports, which could have further consequences on the supply chain that is already having an impact on EU businesses. It also mentions that EU shipowners are asking EU policymakers to do their best to ensure the mobility and safety of seafarers, as well as their right to be paid. Finally, it states that ECSA will continue to maintain contact with the Commission to ensure the best solutions for crew members.

Informatore Navale

Focus

MSC INTERROMPE LE SPEDIZIONI MERCI DA E PER LA RUSSIA CON EFFETTO IMMEDIATO

Anche MSC Crociere sospenderà gli scali delle navi passeggeri a San Pietroburgo previsti tra maggio e ottobre 2022

1° Marzo 2022 - MSC Mediterranean Shipping Company, primo operatore container al mondo e società del Gruppo MSC, ha annunciato che da oggi 1° marzo 2022 e con effetto immediato, interromperà temporaneamente di tutte le prenotazioni di trasporto merci da/per la Russia, includendo anche tutte le aree di accesso, tra cui Baltico, Mar Nero ed Estremo Oriente russo. La società continuerà ad accettare le prenotazioni per la sola consegna di beni essenziali come cibo, attrezzature mediche e aiuti umanitari. MSC ha monitorato con attenzione i suggerimenti dei governi sulle nuove sanzioni, in seguito al conflitto in Ucraina del febbraio 2022, e ha finora operato servizi di spedizione e trasporto interno da e per la Russia nel pieno rispetto delle misure sanzionatorie internazionali applicabili. Anche MSC Crociere, il terzo brand di crociere più grande al mondo e altra società del Gruppo MSC, ha comunicato ieri la sospensione degli scali delle sue navi a San Pietroburgo per assicurare la salute e sicurezza dei passeggeri e dell' equipaggio. Pertanto dalla fine di maggio a ottobre le sue quattro navi - MSC Preziosa, MSC Grandiosa, MSC Poesia e MSC Virtuosa - che prevedevano di fare scalo a San Pietroburgo nell' ambito degli itinerari delle crociere nel Mar Baltico per la stagione estiva 2022, sospenderanno tutti i loro scali nella città russa. Nessuna nave di MSC Crociere opera nel Mar Baltico in questo momento.



GRIMALDI GROUP
125 Autostrade del Mare e collegamenti marittimi

PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE - A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER

L'INFORMATORE NAVALE
FONDATARE NEL 1990 - SU NAVOLI

HOME - NUMERI PRECEDENTI - ARCHIVIO - CONTATTI

MSC INTERROMPE LE SPEDIZIONI MERCI DA E PER LA RUSSIA CON EFFETTO IMMEDIATO

1° Marzo 2022 - MSC Mediterranean Shipping Company, primo operatore container al mondo e società del Gruppo MSC, ha annunciato che da oggi 1° marzo 2022 e con effetto immediato, interromperà temporaneamente di tutte le prenotazioni di trasporto merci da/per la Russia, includendo anche tutte le aree di accesso, tra cui Baltico, Mar Nero ed Estremo Oriente russo.

La società continuerà ad accettare le prenotazioni per la sola consegna di beni essenziali come cibo, attrezzature mediche e aiuti umanitari. MSC ha monitorato con attenzione i suggerimenti dei governi sulle nuove sanzioni, in seguito al conflitto in Ucraina del febbraio 2022, e ha finora operato servizi di spedizione e trasporto interno da e per la Russia nel pieno rispetto delle misure sanzionatorie internazionali applicabili.

Anche MSC Crociere sospenderà gli scali delle navi passeggeri a San Pietroburgo previsti tra maggio e ottobre 2022.

ER
The
URI
reti

The following error was
reported by the web browser: Error 404

Grimaldi Lines per il Rally Italia Sardegna 2022

La Compagnia di navigazione offre tariffe agevolate per chi assiste alla gara e per le squadre concorrenti

Napoli, 1 marzo 2022 - In occasione di uno dei rally più attesi dell'anno, Grimaldi Lines propone prezzi davvero speciali. La Compagnia offre infatti tariffe agevolate per tutti gli appassionati che assisteranno al Rally Italia Sardegna 2022, gara del Campionato del Mondo Rally in programma ad Alghero dal 2 al 5 giugno 2022. Grazie ad un accordo con ACI Sport, coloro che assisteranno alla tappa italiana del World Rally Championship, potranno usufruire di una riduzione del 30% (diritti fissi esclusi) per il loro viaggio via mare a bordo di navi moderne e accoglienti, con destinazione Olbia o Porto Torres. L'offerta è valida per le linee Livorno-Olbia, Civitavecchia-Porto Torres, Civitavecchia-Olbia, Barcellona-Porto Torres e viceversa, per prenotazioni fino al 1° giugno 2022, con partenza tra il 23 maggio e il 19 giugno 2022. Sarà possibile prenotare online all'indirizzo www.grimaldi-lines.com, via mail all'indirizzo info@grimaldi.napoli.it, tramite il call center al numero 081 496444, oppure presso i punti vendita Grimaldi Tours o le biglietterie portuali Grimaldi Lines, indicando la convenzione e il codice sconto RIS2022. Anche i team in gara usufruiranno di condizioni tariffarie agevolate, che verranno applicate allo staff, nonché alle vetture e alle bisarche marittime al seguito, sugli stessi collegamenti marittimi. I dettagli dei costi e dei supplementi prenotabili, insieme agli orari di navigazione, sono disponibili sul sito www.rallyitaliasardegna.com. La flotta Grimaldi Lines è interamente costituita da cruise ferry di ultima generazione e moderni traghetti, che offrono agli ospiti un'accoglienza attenta e un buon livello di servizio. In particolare, le due ammiraglie gemelle Cruise Roma e Cruise Barcelona sono le prime navi del Mar Mediterraneo a zero emissioni in porto, grazie alle speciali batterie al litio che entrano in funzione durante la sosta in banchina. Sono dotate di diverse tipologie di cabine e suite, ristoranti, bar, area esterna con solarium e piscina, grande salone per intrattenersi la sera, palestra ed altri servizi che rendono la traversata molto piacevole. Livello di servizi molto simile è garantito anche dalle navi Cruise Sardegna e Cruise Europa. Le quattro unità sopra descritte sono tutte impiegate su collegamenti da/per la Sardegna, pertanto, oltre che conveniente, sarà anche molto gradevole raggiungere con Grimaldi Lines la diciannovesima edizione del Rally Italia Sardegna. Organizzata dall'Automobile Club d'Italia in partnership con la Regione Sardegna, la competizione presenta quest'anno alcune novità che attireranno sicuramente l'interesse del pubblico. La location torna infatti ad Alghero, con Olbia che ospiterà la partenza cerimoniale e la Prova Speciale di apertura. Ci saranno un totale di 21 PS, suddivise in tre tappe per 314 km cronometrati, in un programma ricco di emozioni che inizierà giovedì 2 e terminerà domenica 5 giugno 2022 con il podio finale tra le banchine del porto turistico della Barceloneta.

GRIMALDI GROUP
125 Autostrade del Mare e collegamenti marittimi

PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE E DIFFUSIONE INTERNAZIONALE - A MARITIME SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATA NEL 1984 - 21 MARZO

HOME - PAGINE PRECEDENTI - ARCHIVIO - CONTATTI

Grimaldi Lines per il Rally Italia Sardegna 2022

La Compagnia di navigazione offre tariffe agevolate per chi assiste alla gara e per le squadre concorrenti

Napoli, 1 marzo 2022 - In occasione di uno dei rally più attesi dell'anno, Grimaldi Lines propone prezzi davvero speciali. La Compagnia offre infatti tariffe agevolate per tutti gli appassionati che assisteranno al Rally Italia Sardegna 2022, gara del Campionato del Mondo Rally in programma ad Alghero dal 2 al 5 giugno 2022. Grazie ad un accordo con ACI Sport, coloro che assisteranno alla tappa italiana del World Rally Championship, potranno usufruire di una riduzione del 30% (diritti fissi esclusi) per il loro viaggio via mare a bordo di navi moderne e accoglienti, con destinazione Olbia o Porto Torres.

È possibile prenotare online all'indirizzo www.grimaldi-lines.com, via mail all'indirizzo info@grimaldi.napoli.it, tramite il call center al numero 081 496444, oppure presso i punti vendita Grimaldi Tours o le biglietterie portuali Grimaldi Lines, indicando la convenzione e il codice sconto RIS2022.

ER
The URI
retr

The following error was
returned by the server: 500

Informatore Navale

Focus

sarda.

MSC, nasce Explora 1

TRIESTE Si è svolta, presso lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone, la «cerimonia della moneta» di Explora I, prima delle quattro navi da crociera di lusso ordinate al gruppo cantieristico italiano dalla Divisione Crociere del Gruppo MSC per il nuovo brand di lusso Explora Journeys. Iniziata a costruire a giugno 2021, l'unità entrerà in servizio a maggio del 2023. In parallelo prosegue la costruzione di Explora II, seconda nave del nuovo brand che ha iniziato a prendere forma, a ottobre 2021, nel cantiere di Castellammare di Stabia e che verrà consegnata nell'autunno del 2024 dal cantiere di Sestri Ponente. Le ultime due unità si prevede entreranno in servizio nel 2025 e nel 2026. Pierfrancesco Vago, executive chairman della Divisione Crociere del Gruppo MSC, ha dichiarato: L'Italia è un paese strategico per tutto il settore marittimo e per questa ragione il gruppo MSC ha investito e continua a investire in modo significativo nel Belpaese, creando ricadute economiche e occupazionali di assoluto rilievo e posizionandosi non solo come il primo gruppo del settore dello shipping a livello nazionale, ma anche come uno dei principali investitori internazionali del sistema economico italiano. Soltanto per la costruzione delle 8 navi Seaside e Explora della Divisione crociere del gruppo, l'investimento complessivo ammonta a quasi 6 miliardi di euro, generando un impatto economico complessivo per l'Italia di 27 miliardi di euro. Le attività del gruppo in Italia non riguardano soltanto la costruzione delle navi, ma arrivano ad interessare numerosi altri comparti dell'industria e generano ricadute a beneficio di tutto il 'sistema Paese'. A livello occupazionale il gruppo MSC attualmente impiega circa 15.000 dipendenti in Italia. Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, ha dichiarato: Explora I sarà un'unità di nuova concezione completamente proiettata verso il futuro, la massima espressione della partnership tra noi ed MSC. Il rapporto con questa compagnia, infatti, è caratterizzato da una continua evoluzione tecnologica e progettuale, che ha portato in pochi anni a tre distinti prototipi d'avanguardia e ha ribadito la straordinaria capacità di creare innovazione del nostro Gruppo. Prosegue così a ritmo serrato la nascita dell'innovativa flotta di Explora Journeys, commissionata dal Gruppo MSC a Fincantieri nel 2018 grazie a un ordine complessivo di oltre 2 miliardi di euro per quattro unità. Le navi hanno una stazza lorda di circa 64.000 tonnellate e saranno dotate delle più recenti tecnologie disponibili, anche sotto il profilo ambientale e della sostenibilità. Grazie a queste nuove unità, la partnership di lungo termine tra MSC e Fincantieri ha raggiunto ad oggi il numero di ben otto navi, costruite tutte in Italia per un valore complessivo di ordini che sfiora i 6 miliardi di euro, facendo del gruppo ginevrino uno dei principali clienti del cantiere italiano.



Marittimi e guerra: danni collaterali per le flotte nel mondo

LONDRA I venti di guerra in Ucraina coinvolgono anche il mare e le flotte mercantili. L'International Chamber of Shipping (ICS), che rappresenta l'80% della flotta mercantile mondiale scrive Confitarma ha avvertito sul pericolo che intervenga l'interruzione della catena di approvvigionamento nel caso in cui la libera circolazione dei marittimi ucraini e russi fosse ostacolata. Il apporto sulla forza lavoro dei marittimi, pubblicato nel 2021 da BIMCO e ICS, riporta che 1,89 milioni di marittimi stanno attualmente operando oltre 74.000 navi nella flotta mercantile globale. Di questa forza lavoro totale, 198.123 (10,5%) dei marittimi sono russi di cui 71.652 ufficiali e 126.471 sono comuni. L'Ucraina conta 76.442 (4%) marittimi, di cui 47.058 ufficiali e 29.383 comuni. Insieme rappresentano il 14,5% della forza lavoro marittima globale. Lo shipping è attualmente responsabile del movimento di quasi il 90% del commercio globale. I marittimi sono stati in prima linea nella risposta alla pandemia, assicurando che le forniture essenziali di cibo, carburante e medicinali continuino a raggiungere le loro destinazioni. Per mantenere questo commercio libero, i marittimi devono poter salire e sbarcare liberamente dalle navi (cambio equipaggio) in tutto il mondo. Con i voli cancellati nella regione, questo diventerà sempre più difficile. Anche la capacità di pagare i marittimi deve essere mantenuta tramite i sistemi bancari internazionali. ICS ha precedentemente avvertito di una carenza di marinai mercantili per equipaggiare navi commerciali se non si interviene per aumentare i numeri, aumentando i rischi per le catene di approvvigionamento globali. Ciò è stato aggravato da restrizioni di viaggio draconiane, causate dalla pandemia, che hanno visto i marittimi non essere in grado di cambiare equipaggio e hanno comportato la permanenza in mare di 100.000 periodi di contratto in mare. Da una indagine realizzata da ICS emerge che in media a bordo di una nave vi è un mix di almeno tre nazionalità e talvolta fino a trenta e si parlano almeno tre lingue erano. Guy Platten, segretario generale della International Chamber of Shipping ha dichiarato: La sicurezza dei nostri marittimi è la nostra priorità assoluta. Chiediamo a tutte le parti di garantire che i marittimi non diventino il danno collaterale in qualsiasi azione che i governi o altri possano intraprendere. I marittimi sono stati in prima linea nel mantenere il flusso commerciale durante la pandemia e speriamo che in questo momento tutte le parti continuino a facilitare il libero passaggio delle merci e di questi lavoratori chiave.



Grano e mais bloccati nei porti ucraini È allarme alimentare

Il conflitto ferma le navi a Odessa e Mariupol. Senza farine salta la filiera di pane e allevamenti. L' inflazione dà il colpo di grazia

Carlo Cambi

Tra due mesi addio spaghetti e michetta. Ma anche a latte e prosciutto. Le scorte di grano stanno finendo e sul mercato globale dei cereali si è scatenata la tempesta perfetta: manca il prodotto (i raccolti in tutto il mondo sono stati scarsi), la speculazione lo tesaurizza, la guerra lo blocca definitivamente, la Cina lo ha arraffato preventivamente.

I prezzi sono fuori controllo: hanno fatto più 5% in una settimana e stavano già ai massimi a quota 10 dollari a bushel che significa 40 centesimi al chilo. Immediato il riflesso sull' inflazione. Ieri l' Istat ha certificato che i prezzi sono cresciuti a febbraio dello 0,9% il che porta l' inflazione su base annua al 5,7%, un livello che non si vedeva da 27 anni, dal 1995. A infiammarsi non sono solo i prezzi dell' energia che pure sono impazziti (più 45,9%) ma soprattutto gli alimentari che sono rincarati in un solo mese del 4,9%.

I provvedimenti del governo sulle bollette a questo punto sono meno di un brodino e se anche fosse tutta colpa della guerra si pongono due problemi molto seri: la tenuta del potere d' acquisto e quella del sistema alimentare. Il rischio è la carestia o la stagflazione: che i prezzi crescano e i consumi scendano. Peraltro l' ortofrutta ha già registrato un calo di consumi del 3,1%.

Il blocco dei porti ucraini ora determina l' azzeramento delle forniture e la crisi diventa insostenibile anche per gli allevamenti perché Kiev col suo mais sfama al 20% le nostre vacche e i nostri maiali. È un allarme che viene da lontano, simile a quello del gas.

L' Europa tra coltivare e farsi bella con le politiche ambientali ha scelto la seconda strada. Lo stesso ha fatto l' Italia - abbiamo perso 200.000 ettari di coltivazione di cereali negli ultimi dieci anni - con l' aggravante che da noi i contadini vengono pagati pochissimo. Dipendiamo al 64% dal frumento estero e al 38% dal grano duro d' importazione, per il mais ce ne manca quasi la metà. La Russia è il primo esportatore mondiale di frumento, l' Ucraina è il quinto produttore di mais nel mondo. Noi compriamo dalla Russia circa 100.000 tonnellate di grano all' anno (il 5% del fabbisogno), dall' Ucraina 120.000 di grano (circa il 6% del nostro menù) e 700.000 tonnellate di mais.

I porti bloccati sono quelli di Mariupol nel mare di Azov e di Odessa. Da lì partono le rotte adriatiche che portano i cereali (e non solo) in Italia. Al porto di Ravenna - è il primo terminal cerealicolo d' Italia (memoria della fu potenza dei Ferruzzi) - movimentata 360.000 tonnellate di semi ogni anno. Da due settimane da Est non arriva nulla. Egualmente stanno per entrare in crisi le lavorazioni siderurgiche perché le brenne di acciaio grezzo destinate alle fabbriche del nord-est non attraccano più a Monfalcone



La Verità

Focus

e a Porto Nogaro. Come fa notare il presidente di **Assoport** Rodolfo Giampieri a Tag43 «ci sono dei problemi sui porti adriatici per quel che riguarda materiali ferrosi e cereali».

Cinque giorni fa Vincenzo Divella (uno dei pastai più cospicui d' Italia) ha detto: «Il nostro grano è bloccato nei porti del mare di Azov, se non arriva entro una settimana fermiamo gli impianti». Due importanti pastifici come la Molisana e Rummo hanno dovuto sospendere da giorni la produzione. La Russia peraltro aveva già deciso di rallentare prima che scattasse l' invasione dell' Ucraina - che ha venduto molto mais alla Cina - le spedizioni estere del suo grano.

Come nota la Coldiretti che oggi a Verona, dove si apre Fieragricola, fa un sit-in con i suoi giovani con vacche e trattori per chiedere lo stop alla guerra - il conflitto ucraino ha messo in ginocchio un terzo del mercato mondiale dei cereali e circa l' 80% di quello dell' olio di girasole. Tutto questo genera uno tsunami alle quotazioni dei mangimi (la soia ha rincarato a ritmo del 6% a settimana) e anche dei fertilizzanti che si fanno con il metano. Il risultato è l' inflazione che peraltro affama proprio i contadini. Sostiene Ettore Prandini - presidente di Coldiretti - il costo di produzione di un litro di latte oggi è 46 centesimi, ma alla stalla viene pagato 38 centesimi.

La passata di pomodoro remunerata 58 centesimi è venduta oltre 1,30 euro e il pane che si compra a 4 euro al chilo per un agricoltore vale 31 centesimi perché il grano italiano è pagato meno di quello estero (che non arriva). Il risultato è la messa in discussione dell' autosufficienza alimentare. L' eccesso di dipendenza estera e l' impennata di costi rischiano di bloccare del tutto la «macchina» dell' agroalimentare.

Luigi Scordaglia, consigliere delegato di Filiera Italia, avverte: «L' esplosione dei costi di materie prime, di energia e la Cina che si è accaparrata il 70% del mais mondiale e la scarsità di produzione hanno determinato uno shock fortissimo nel sistema agroalimentare. Le imprese hanno cercato di evitare di scaricare sul consumatore finale questi aumenti, ma oggi non reggiamo più. Il rischio è che molte piccole e medie imprese che sono l' asse portante del sistema agroalimentare non ce la facciano.» La questione alimentare è posta.

Grandi porti mondiali: +6% nel 2021

Los Angeles e Tanjung Pelepas entrano nel club di chi supera i 10 milioni di teu

ALBERTO GHIARA GENOVA. Sono diventati sedici nel 2021 i porti mondiali che superano i 10 milioni di teu, secondo i dati di Dynamar. Al primo posto c'è sempre Shanghai con 47 milioni di teu, mentre al club dei multimilionari si sono aggiunti due scali, quello di Los Angeles sulla West coast degli Stati Uniti e quello di Tanjung Pelepas in Malesia. A dominare è la Cina, che ospita nove dei sedici porti. Otto di questi sono cresciuti nel corso del 2021, mentre l'unico scalo cinese a aver perso traffico è quello di Hong Kong (-1 per cento, 17,7 milioni contro il 17,9 milioni del 2020). L'insieme dei sedici scali mondiali da oltre 10 milioni di teu rappresenta nel 2021 un traffico complessivo che si avvicina ai 341,3 milioni di teu, ovvero il 6% in più rispetto al 2020, quando questo livello era di 322,3 milioni. Los Angeles ha superato per la prima volta la soglia dei 10 milioni di teu (per l'esattezza 10,7 milioni). Il dato è riferito a questo unico porto e non a tutto il complesso della baia di San Pedro, su cui si affaccia anche lo scalo di Long Beach. Anche quest'ultimo ha avuto un 2021 da record, ma non è entrato nel club, fermandosi a 9,4 milioni di teu. Per Los Angeles si tratta di una crescita del 16 per cento rispetto al 2020, quando i teu furono 9,2 milioni, mentre nel 2019 erano stati 9,5 milioni. Los Angeles è al 16esimo posto della classifica dei porti maggiori che movimentano container. Dynamar calcola che se si considerasse insieme tutto il sistema dalla baia di San Pedro questo supererebbe i 20 milioni di teu e occuperebbe la decima posizione. Subito dopo Los Angeles c'è l'altra new entry, ossia Tanjung Pelepas, che si posiziona al 15esimo posto, con una crescita del 14 per cento nel 2021 che gli ha consentito di raggiungere 11,2 milioni di teu movimentati rispetto ai 9,8 milioni del 2020 e agli 8,9 milioni del 2019. Fra i porti europei soltanto due fanno parte di questa cerchia ristretta, Rotterdam con 15,3 milioni di teu (+6,6 per cento rispetto al 2020) e Anversa con 12 milioni (stesso livello dell'anno precedente). A parte Hong Kong, gli altri otto scali cinesi della classifica sono cresciuti. La performance migliore è stata quella di Tianjin con +10 per cento che gli ha consentito di raggiungere 20,2 milioni di teu (18,3 milioni nel 2020). Shanghai ha mantenuto il primo posto con una crescita dell'8 per cento. Sono cresciuti dell'8 per cento rispettivamente anche i porti di Ningbo (da 28,7 del 2020 a 31 milioni di teu nel 2021), Shenzhen e Qingdao. Fuori dalla Cina figurano Singapore (37,4 milioni, +2 per cento), Busan (22,7, +5 per cento) Port Kelang (13,7, +4 per cento) e Dubai (13,7, +2 per cento).

©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Le due facce del record di traffico dei porti Usa

Mai così tanti container sulle banchine Ma rimane alto l'allarme per gli ingorghi

Le movimentazioni di container nei più grandi porti americani hanno raggiunto, nel 2021, risultati da record, registrando un aumento del 16% rispetto all'anno precedente. La continua crescita degli acquisti, con una domanda senza precedenti, ha messo in affanno la filiera distributiva americana nel corso del 2021 quando l'impennata delle importazioni e l'afflusso di merci nei porti del paese hanno inevitabilmente causato ingorghi, blocchi, ritardi e mancanze. Secondo i dati diffusi da MarketWatch, i nove più grandi porti degli Stati Uniti hanno gestito la cifra record di 50,5 milioni di container in movimentazione con un aumento del volume totale del 16% rispetto al 2020. La pandemia, ovviamente, ha giocato un ruolo importante in questa crescita, modificando il comportamento dei consumatori i quali, complici le restrizioni anti-contagio, hanno spostato le loro preferenze dai servizi ai beni, affidandosi sempre di più alla modalità e-commerce. A questo proposito, viene precisato, i container importati caricati con merci hanno registrato lo scorso anno un aumento del 17% rispetto all'anno precedente e addirittura del 20% rispetto al 2019, in epoca pre-pandemica. I nove porti che sono stati analizzati nell'ambito della ricerca condotta da MarkeWatch sono: Los Angeles, Long Beach, New York e New Jersey, Georgia, Houston, Seattle e Tacoma, South Carolina, Oakland e, infine, Virginia. Il Bureau of Transportation ha identificato questi, infatti, come i porti container che hanno gestito la maggior parte dei Teu tra gennaio 2019 e dicembre 2021. Secondo Nathan Strang, director of ocean trade lane management presso Flexport, un'azienda specializzata in spedizione merci, il significativo incremento delle importazioni ha imposto uno sforzo a una filiera distributiva tradizionalmente piuttosto rigida: "Dobbiamo prendere atto di una scollatura del processo. Possiamo importare più velocemente rispetto a quanto possiamo tenere il passo delle importazioni spiega Strang Le navi non erano abituate a viaggiare a carico pieno e l'aumento improvviso ha fatto sì che le unità scaricassero sul sistema più capacità con ritmi molto veloci". L'infrastruttura che regge la filiera distributiva all'interno degli Stati Uniti e quindi i terminal portuali, il sistema dei camion e dei magazzini ha faticato per gestire i flussi di container provenienti da oltreoceano. Un'immagine esempio di quanto è successo è rappresentata dalle unità cariche di container al largo della California meridionale, tutte in attesa del proprio turno per poter scaricare la merce nei porti di Los Angeles e Long Beach. Allo stato attuale, i dati relativi agli ultimi mesi del 2021 mostrano come la situazione dei porti americani resti dinamica. Il numero di teu importati nei due più grandi porti degli Stati Uniti è crollato nell'ultima parte dello scorso anno, mentre nei primi otto mesi del 2021 le importazioni avevano registrato un aumento importante. La congestione dei porti di Los Angeles e Long Beach ha certamente contribuito al decremento delle importazioni negli ultimi quattro mesi del 2021, in termini di teu movimentati,



L'Avvisatore Marittimo

Focus

rispetto allo stesso periodo del 2020. Secondo Nathan Strang, a influenzare negativamente la capacità dei porti di importare container è sicuramente anche la mancanza di forza lavoro ancora correlata all'emergenza Covid-19 e, in particolare, all'aumento dei contagi che si è verificato nel corso dell'autunno 2021. Per migliorare la performance dei porti occorre agire sull'intero sistema. L'amministrazione Biden si è impegnata in tal senso ma per vedere i risultati, come sostiene Steve Tracey, executive director for the Center for Supply Chain Research at Penn State, serve tempo: "Non avverrà nel breve periodo. Potrebbe non accadere entro quest'anno e forse neppure nel 2023". ELISA GOSTI

Batterie al litio, nuovi chip e altri 22 satelliti nello spazio La sfida hi-tech della Cina

I sistemi di navigazione ultratecnologici lanciano i profitti delle società di Pechino. E parte anche la svolta verde

La Beijing BDStar Navigation Co., Ltd., leader nel settore della navigazione satellitare, ha registrato un drastico aumento dei profitti nel 2021, per via della robusta domanda di chip per sistemi di navigazione. Lo scorso anno infatti i profitti netti hanno raggiunto quota 203 milioni di yuan (circa 32,22 milioni di dollari), con un'impennata del 38,54% su base annua, come riferito dalla stessa società in un documento depositato alla Borsa di Shenzhen. I ricavi sono aumentati del 6,15% su base annua arrivando a 3,85 miliardi di yuan mentre gli utili per azione sono stati pari a 0,4 yuan. Stando a quanto si legge nel documento, la forte domanda di chip per sistemi di navigazione è arrivata da settori quali quello degli aeromobili a pilotaggio remoto, dell'agricoltura intelligente, del rilevamento e la mappatura, e dell'Internet delle cose, incoraggiando la rapida espansione del business dei chip della società. Ma lo scorso anno è stata registrata in Cina una solida crescita per il settore delle batterie agli ioni di litio nell'ambito degli sforzi nazionali volti al raggiungimento del picco delle emissioni di anidride carbonica e la neutralità carbonica. È quanto mostrano i dati ufficiali del ministero dell'Industria e dell'Informatica secondo i quali la produzione di batterie agli ioni di litio ha raggiunto 324 GWh nel 2021, con un'impennata del 106% rispetto all'anno precedente. In particolare, la produzione di batterie agli ioni di litio impiegate per i prodotti di consumo ha raggiunto 72 GWh, con un aumento del 18% rispetto all'anno prima. La produzione di quelle utilizzate per l'alimentazione e l'immagazzinamento di energia si è attestata rispettivamente a 220 GWh e 32 GWh, rappresentando un incremento su base annua del 165% e del 146%. Secondo i dati, nel 2021 il valore di produzione totale del settore ha superato quota 600 miliardi di yuan (circa 94,72 miliardi di dollari). Lo spazio La Cina ha lanciato un razzo Long March-8 per inviare 22 satelliti nell'orbita spaziale, stabilendo un record nazionale per quanto riguarda il maggior numero di veicoli di questo tipo lanciati da un singolo razzo. Il mezzo è partito alle 11:06 nella mattina di Pechino dal Wenchang Spacecraft Launch Site situato nella provincia meridionale di Hainan, prima di inviare i satelliti nell'orbita prestabilita. Questi ultimi saranno poi rilasciati in 12 gruppi e il loro utilizzo servirà principalmente per servizi commerciali di telerilevamento, monitoraggio dell'ambiente marino, prevenzione degli incendi boschivi e mitigazione dei disastri. Quella in questione è la 409esima missione di volo dei razzi vettore Long March. Il Long March-8 usato per il lancio odierno è una versione modificata del razzo vettore di media portata ed è lungo 48 metri, con un peso al decollo di 198 tonnellate. Questo impiega propellenti non tossici e non inquinanti con una capacità di 3 tonnellate per l'orbita sincrona solare. Rispetto al modello originale, quello modificato non è dotato di booster laterali ma



L'Avvisatore Marittimo

Focus

è in grado di lanciare più satelliti con diversi requisiti orbitali. Il Long March-8 è la nuova generazione per quanto concerne i razzi vettori cinesi, le cui fasi di ricerca e sviluppo hanno avuto inizio nel 2017. Il modello originale ha eseguito la sua missione di debutto presso il sito di lancio costiero di Wenchang il 22 dicembre 2020. Progettato e costruito dalla China Academy of Launch Vehicle Technology, una consociata della China Aerospace Science and Technology Corp., il razzo colma una lacuna nell'ambito della capacità di lancio della Cina verso l'orbita solare sincrona e soddisfa le esigenze di oltre l'80% delle missioni di lancio per veicoli spaziali a media e bassa orbita. Xiao Yun, comandante in capo del razzo, ha detto che fuori dal sito di lancio di Wenchang è in fase di costruzione un impianto di assemblaggio e collaudo per la famiglia Long March-8 il quale, una volta completato, dovrebbe ridurre l'intervallo tra un lancio e l'altro di questo tipo di razzi a sette giorni, consentendo 50 invii all'anno.

Santi (Federagenti): dal rilancio del gas italiano una grande opportunità per il cluster marittimo

ROMA Dal rilancio del gas italiano può nascere un'opportunità per il cluster marittimo. Ne è convinta Federagenti, ritenendo che quella dell'energia e dell'esplosione delle bollette, sia una bomba per il sistema Paese, ma deve diventare anche una grande opportunità. Le recentissime dichiarazioni del Presidente del Consiglio, Mario Draghi, che ha annunciato l'avvio di una grande campagna per lo sfruttamento delle risorse di gas inutilizzate dal nostro Paese, impongono anche al settore marittimo una grande attenzione e mobilitazione. Solo in Adriatico sottolinea Alessandro Santi, presidente di Federagenti sono presenti e inattive decine di piattaforme petrolifere per le trivellazioni. Se un numero crescente di queste trivelle verrà riattivato, tutti gli operatori marittimi saranno chiamati a rimboccarsi le maniche. Federagenti e gli agenti raccomandandati intendono mettersi a disposizione dello Stato per ricostruire questa filiera che richiederà l'utilizzo di un'intera flotta di supply vessels, di mezzi marittimi, di rimorchiatori e in taluni casi di navi gasiere. Si tratta di costruire una vera e propria catena logistica del gas, anche in vista del superamento delle troppe strumentalizzazioni che hanno portato a un tracollo nella produzione di gas italiano. È il caso di ricordare che sotto i fondali nelle acque territoriali italiane e in alcune regioni del Paese, si celano 90 miliardi di metri cubi di gas, cioè del meno inquinante dei carburanti fossili. Un gas la cui estrazione costerebbe 5 centesimi a metro cubo, contro i circa 70 centesimi che gravano sulla testa degli italiani per il gas importato, con punte anche superiori, soprattutto nelle ipotesi di aggravamento delle tensioni internazionali con la Russia. Tutto questo senza considerare la seppur limitata ma fondamentale indipendenza che ne deriverà rispetto agli stress geopolitici. È venuto conclude il Presidente di Federagenti il momento del coraggio anche perché allo sfruttamento delle nostre risorse nazionali coinciderà anche la nascita di nuove attività e un'occupazione specializzata che coinvolgerà anche molti lavoratori marittimi e aziende del cluster del mare. Speriamo che questo sia solo il primo di tanti progetti strutturali che il Governo ha intenzione di mettere in cantiere per riappropriarsi del suo mare e delle sue enormi potenzialità, di cui Federagenti si sta facendo instancabile sponsor da tanti anni.

Santi (Federagenti): dal rilancio del gas italiano una grande opportunità per il cluster marittimo

Federologica: il Pnrr per intervento su cyber security

Gli armatori dell' UE sottolineano l' importanza della gente di mare nella crisi ucraina

L' ECSA esorta le autorità di regolamentazione a garantire la mobilità dei marittimi e i loro diritti come lavoratori essenziali.

Gli armatori europei stanno seguendo molto da vicino gli impatti sugli equipaggi degli eventi in Ucraina e la prosecuzione sicura delle operazioni di navigazione. La flotta dell' UE dipende in larga misura dai marittimi ucraini e russi, che costituiscono una percentuale significativa dell' attuale forza lavoro marittima. I marittimi ucraini e russi costituiscono il 14,5% della forza lavoro marittima globale . "I marittimi sono lavoratori chiave e sono al centro dell' economia europea. Hanno lavorato instancabilmente per consegnare i nostri beni e hanno fatto sacrifici straordinari per mantenere la nostra economia in corso negli ultimi due anni di pandemia. I marittimi ucraini stanno già sopportando l' impatto di questa situazione in rapida evoluzione, con i marittimi che si avvicinano alla fine dei loro contratti che non possono tornare a casa. La fornitura di alloggi e visti per i marittimi bloccati è di cruciale importanza per gli armatori che cercano di sostenere i loro equipaggi", ha dichiarato Philippos Philis , Presidente dell' ECSA. Gli armatori europei invitano i responsabili politici dell' UE a considerare l' impatto significativo di questa crisi sui cambi di equipaggio, già gravemente messi a dura prova dal COVID-19. A causa dell' attuale crisi, sulle navi dell' UE possono verificarsi gravi carenze di equipaggi e in particolare carenze di ufficiali. Anche il pagamento degli stipendi dei marittimi sotto contratto potrebbe risentire in maniera significativa della situazione. Gli armatori europei segnalano anche i rischi derivanti dalla impossibilità di avere accesso ai porti ucraini, con ulteriori conseguenze sulla catena di approvvigionamento che sta già avendo un impatto sulle imprese dell' UE. "Gli armatori europei chiedono ai responsabili politici dell' UE di fare del loro meglio per garantire la mobilità e la sicurezza dei marittimi, come il loro diritto di essere pagati. In questi tempi straordinari, l' ECSA continuerà a mantenere i contatti con la Commissione per garantire le migliori soluzioni per gli equipaggi", ha dichiarato Sotiris Raptis , Segretario generale ad interim dell' ECSA.

Redazione Seareporter.it



MSC interrompe le spedizioni merci con la Russia

Anche MSC Crociere sospenderà gli scali delle navi passeggeri a San Pietroburgo previsti tra maggio e ottobre 2022.

1° Marzo 2022 - MSC Mediterranean Shipping Company, primo operatore container al mondo e società del Gruppo MSC, ha annunciato che da oggi 1° marzo 2022 e con effetto immediato, interromperà temporaneamente di tutte le prenotazioni di trasporto merci da/per la Russia, includendo anche tutte le aree di accesso, tra cui Baltico, Mar Nero ed Estremo Oriente russo. La società continuerà ad accettare le prenotazioni per la sola consegna di beni essenziali come cibo, attrezzature mediche e aiuti umanitari. MSC ha monitorato con attenzione i suggerimenti dei governi sulle nuove sanzioni, in seguito al conflitto in Ucraina del febbraio 2022, e ha finora operato servizi di spedizione e trasporto interno da e per la Russia nel pieno rispetto delle misure sanzionatorie internazionali applicabili. Anche MSC Crociere, il terzo brand di crociere più grande al mondo e altra società del Gruppo MSC, ha comunicato ieri la sospensione degli scali delle sue navi a San Pietroburgo per assicurare la salute e sicurezza dei passeggeri e dell'equipaggio. Pertanto dalla fine di maggio a ottobre le sue quattro navi - MSC Preziosa, MSC Grandiosa, MSC Poesia e MSC Virtuosa - che prevedevano di fare scalo a San Pietroburgo nell'ambito degli itinerari delle crociere nel Mar Baltico per la stagione estiva 2022, sospenderanno tutti i loro scali nella città russa. Nessuna nave di MSC Crociere opera nel Mar Baltico in questo momento.

Redazione Seareporter.it

Seareporter
Giornale specializzato in politica dei trasporti marittimi

La tua pubblicità sul nostro sito?
CLICCA QUI

HOME NEWS PORTS SHIPPING LOGISTICA CROCIERE NAUTICA
AMBIENTE CITTÀ TURISMO INDUSTRIA & TECNOLOGIA UE SPORT
REDAZIONE CHI SIAMO NEWSLETTER

Search

Choose your language

Avviso agli utenti: il sito è in fase di aggiornamento. Ci scusiamo per eventuali disagi.

News | Servizi in primo piano | Shipping

MSC interrompe le spedizioni

Guerra in Ucraina, tutti gli aggiornamenti sul fronte del trasporto marittimo

NYK Line ha indicato che tre delle sue navi mercantili erano ancorate in un porto ucraino e che dopo l'invasione russa ha deciso di trasferirle in una zona sicura fuori dal Paese

Kiev E' allarme rosso nel trasporto marittimo. Maersk ha annunciato che, al fine di salvaguardare le operazioni e le persone in considerazione della situazione in costante evoluzione in Ucraina, sta studiando una possibile sospensione delle prenotazioni da e per la Russia sia in mare che a terra. La compagnia danese ha spiegato che nel caso di merci che siano già in acqua, faremo tutto il possibile per assicurarci che raggiungano la destinazione. Ci concentriamo sulla protezione dei contenitori refrigerati e sul mantenimento delle operazioni della catena del freddo il più a lungo possibile. Ciò in considerazione del fatto che i beni includono prodotti importanti come alimenti e prodotti farmaceutici. Inoltre, Maersk assicura che farà il possibile per evitare rischi per il carico e per gli utenti finali che necessitano di questi prodotti. Rischi anche per lo spazio aereo che viene gradualmente limitato: i nostri servizi aerei ne risentiranno. Per il momento, le navi MSC non fanno scalo nei porti ucraini fino a nuovo avviso: il gruppo ginevrino fondato da Gianluigi Aponte ha comunque deciso di introdurre modifiche operative nella regione per sfruttare la sua vasta rete di porti del Mar Nero. Anche CMA CGM ha sospeso gli scali in Ucraina e i suoi servizi BEX e BSMAR ometteranno il porto di Odessa, dove sono state sospese le prenotazioni di importazione ed esportazione. Il carico in viaggio viene inviato ai porti di Costanza (Romania), Tripoli (Libano) e Pireo (Grecia). Yang Ming ha cancellato le prenotazioni da e per i porti di Odessa (Ucraina) e Novorossijsk (Russia) dal 25 febbraio fino a nuovo avviso. Il carico attualmente in rotta sarà scaricato nei porti di Istanbul tramite il terminal MD3 o al porto del Pireo tramite MD2. NYK Line ha indicato che tre delle sue navi mercantili erano ancorate in un porto ucraino e che dopo l'invasione russa ha deciso di trasferirle in una zona sicura fuori dal Paese. A bordo rimangono circa 60 membri dell'equipaggio e non sono stati segnalati danni o feriti. La compagnia di navigazione ha deciso di non inviare più navi nella zona di conflitto. L'operatore portuale emiratino DP World, nel frattempo, ha annunciato che sta rivedendo le operazioni in Russia a causa delle sanzioni occidentali. Tuttavia, ha notato che per il momento continuerà ad operare in Russia, mentre le operazioni in Ucraina sono state temporaneamente sospese. Situazione nel Mar Nero e nel Mar d'Azov Gard ha pubblicato un aggiornamento sulla situazione portuale e marittima nell'area di conflitto: I combattimenti possono aver luogo all'interno o vicino ai porti ucraini, con attacchi alle infrastrutture portuali, con equipaggi e navi nei porti ucraini soggetti a danni collaterali. Tutti i porti commerciali in Ucraina hanno smesso di funzionare. Nel frattempo, le operazioni di tutti i porti russi basati sul Mar Nero continuano regolarmente, sebbene in alcuni porti il livello di sicurezza dell'ISPS sia stato portato al livello 2. Il Mar d'Azov è chiuso



Ship Mag

Focus

alle navi mercantili, probabilmente dalle forze navali russe nello stretto di Kerch. Tuttavia, lo stretto dovrebbe essere aperto per le navi in transito a sud dal Mar d'Azov al Mar Nero. L'accesso alla parte nord-occidentale del Mar Nero, a nord del parallelo 45° 21, è vietato dalla Marina russa. Il transito dell'equipaggio verso le città portuali può essere influenzato dalle operazioni di combattimento; le strade potrebbero essere bloccate e gli aeroporti e lo spazio aereo sono chiusi, limitando ulteriormente il traffico.

GNV, oltre 350 posti di lavoro sulle navi entro il prossimo 30 aprile

Management alberghiero, cuochi, personale di macchina e di coperta tra gli oltre 30 profili richiesti

Mauro Pincio

Genova - GNV avvia un importante piano nazionale di assunzioni per oltre 30 diverse professionalità, che prevede l'inserimento a bordo di 350 nuove risorse entro il 30 aprile 2022. GNV sta selezionando nuove figure da impiegare in diverse aree, a partire da personale esperto nella gestione della struttura hotel di bordo, con un numerico che va dalle 30 alle 50 persone, e da 100 e 150 persone tra garzoni, piccoli di camera, baristi e cassieri da inserire nella struttura alberghiera e di sala e poi ancora 50 persone tra chef, cuochi, pizzaioli e panettieri. La Compagnia cerca 150 risorse tra personale di Macchina e personale di Coperta, preferibilmente con esperienza a bordo di navi traghetto merci e passeggeri (Ro-Ro e Ro-pax). Le professionalità richieste sono numerose e comprendono figure con diversi gradi di esperienza e seniority. Alle nuove risorse GNV offrirà percorsi di inserimento 'on the job' direttamente a bordo, sviluppato in collaborazione con il Centro di formazione del Gruppo, ovvero il MSC Training Center di Sorrento, volto a facilitare l'ingresso in azienda, supportare la crescita dei propri dipendenti, conoscere e condividere obiettivi e prospettive della Compagnia. Le attività formative comprendono anche training, coaching e formazione specifica per ciascuna figura, a bordo e in aula. "Per GNV le persone costituiscono una fondamentale risorsa al fine di far fronte con efficacia alle sfide presenti e future. La Compagnia cerca persone motivate e con una forte propensione a un ambiente multiculturale: amare il mare e la vita di bordo sono naturalmente elementi fondamentali, a cui unire passione per lo shipping, lavoro di squadra e volontà di intraprendere un percorso di crescita continua, in linea con i valori di GNV. Il successo di ogni azienda non può prescindere dalla professionalità, dalla motivazione e dal senso di appartenenza delle risorse che ne fanno parte: questo vale ancor più per GNV che con i suoi traghetti collega luoghi e trasporta non solo turisti ma anche cittadini e lavoratori verso la loro meta, con attenzione e cura", si legge nella nota. Fondata nel 1992, e parte del Gruppo MSC, GNV è una delle principali compagnie di navigazione del Mar Mediterraneo: con una flotta di 25 navi, la Compagnia opera 27 linee in 7 Paesi, con viaggi in traghetto per Sardegna, Sicilia, Spagna, Francia, Albania, Tunisia, Marocco e Malta. Tutti i traghetti della Compagnia sono dotati di tecnologie all'avanguardia e di una vasta gamma di servizi; quindi, svariate sono le aree di lavoro per le quali è possibile inviare la propria candidatura.



Guerra in Ucraina, la Turchia vieta il passaggio alle navi militari

Mevlüt Çavuşoğlu, ministro degli Esteri di Ankara, citato dai media statali, ha affermato che la Turchia aveva chiesto già lunedì a tutti gli Stati del Mar Nero di interrompere il passaggio attraverso il suo stretto

Leonardo Parigi

Genova - Dopo due giorni di ipotesi, Ankara ha deciso di chiudere il passaggio dello Stretto dei Dardanelli e del Bosforo al passaggio delle navi da guerra. Nel pomeriggio il ministro della Difesa turco Hulusi Akar ha chiesto a tutte le parti in causa di rispettare il trattato internazionale che dà potere ad Ankara di chiudere i suoi stretti, in caso di guerra. Recep Tayyip Erdoğan, che in giornata ha ribadito di non voler istituire sanzioni economiche contro la Russia, anche per mantenere aperto un canale diplomatico con Mosca, ha deciso tuttavia di dare un segnale di presenza, essendo membro NATO. La Convenzione di Montreux, firmata nel 1936, concede il diritto alla nazione turca di limitare il transito marittimo attraverso i due stretti dei Dardanelli e del Bosforo, che danno accesso al Mar Nero dal Mediterraneo. La decisione della Turchia impedisce dunque alle navi da guerra russe di andare a rafforzare la già notevole forza marittima di Mosca davanti alle coste ucraine. Mevlüt Çavuşoğlu, ministro degli Esteri di Ankara, citato dai media statali, ha affermato che la Turchia aveva chiesto già lunedì a tutti gli Stati del Mar Nero di interrompere il passaggio attraverso il suo stretto. In precedenza, Cavusoglu aveva offerto al suo omologo russo Sergey Lavrov di organizzare i negoziati tra Russia e Ucraina. La Turchia ha chiuso i suoi stretti ma, in base agli articoli della Convenzione citati da Akar, è comunque possibile per navi militari attraversarli nel caso vogliano rientrare alle proprie basi. Da quando la Russia ha lanciato l'attacco contro l'Ucraina, i Dardanelli e il Bosforo non sono stati attraversati da navi da guerra e non sono state presentate richieste a questo proposito, aveva fatto sapere ieri il ministro degli Esteri.



The screenshot shows the ShipMag website interface. At the top, there is a navigation menu with 'MENU' and a search bar labeled 'CERCA'. Below the menu, there are several category links: 'Crociere', 'Cargo', 'Cantieri&Difesa', 'Yacht', 'Porti', 'Logistica', and 'Green&Tech'. The main content area features a green 'PRIMO PIANO' badge and the article title 'Guerra in Ucraina, la Turchia vieta il passaggio alle navi militari'. Below the title, the date '01 MARZO 2022' and the author 'Leonardo Parigi' are visible.

Shipping Italy

Focus

Mauro Iguera confermato al timone del MuMa insieme al rinnovato Consiglio d Direttivo

SHIPPING ITALY è entrata a far parte dei Promotori dei Musei del mare di Genova; con questa partnership verranno avviate alcune iniziative di promozione e divulgazione della cultura marittima

In occasione dell' assemblea annuale dei Promotori dei Musei del Mare tenutasi a Genova è stato riconfermato alla presidenza Mauro Iguera, alla vicepresidenza Maurizio Daccà mentre del Consiglio direttivo fanno parte Alberto Banchemo, Marco Bisagno, Giorgia Boi, Carlo Bozzetti, Carlo Cameli, Andrea Clavarino, Beppe Costa, Andrea Cosulich, Franco Delfino, Francesco Ferrari, Guido Fertoni, Claudio Franconi, Alessandra Grimaldi, lo stesso Iguera, Giovanna Marsano, Eugenio Muzio, Vittorio Portunato e Achille Tonani. Riconfermati anche Pierluigi ferrari nel ruolo di tesoriere, federico Calissano come Revisore dei conti e Anna Dentoni in qualità di segretario generale. Da quest' anno il nostro quotidiano online SHIPPING ITALY è socio e media partner dell' associazione Promotori Musei del Mare; una partnership che nei prossimi mesi darà vita ad alcune iniziative speciali volte a valorizzare e divulgare la cultura e le conoscenze della tradizione marittima genovese e italiana. Nella sua Relazione sulla gestione e sui progetti andati in scena nel corso del 2021, il presidente Mauro Iguera ha sottolineato che l' associazione, costituita nel maggio 1996, ad oggi raccoglie 79 iscritti, tra persone e aziende, principalmente sul territorio ligure e lombardo. Principale finalità dei Promotori è sostenere i Musei dell' Istituzione Mu.MA, polo culturale marittimo di riferimento per la città: in questi 25 anni oltre 3 milioni e 300mila euro sono stati spesi per progetti dedicati in particolare al Galata Museo del Mare. Particolarmente degno di nota è stato il cambio di gestione: dal 1° ottobre 2021 è infatti subentrato a Costa Edutainment un nuovo gestore, CNS - Consorzio Nazionale Servizi, Aditus, Socio Culturale. Di seguito alcuni progetti, highlights e aggiornamenti relativi all' anno appena concluso menzionati da Iguera nella sua relazione: Targa 25 anni (giugno) Posa di una targa dedicata ai 25 anni della fondazione dell' Associazione Promotori nell' atrio del Museo alla presenza dei soci fondatori Zones Portuaires - Genova (giugno) Prosegue la collaborazione con Zones Portuaires, Festival Internazionale tra Città e Porto. A giugno, la terrazza Coeclerici ha ospitato 'Stellare in the Sea' una residenza artistica a tema musicale gruppo FiloQ & friends. L' intero lavoro diventerà un album, che sarà pubblicato nel 2022 insieme ad un video Traduzione tattile Cristoforo Colombo (luglio) Allestita una postazione tattile del ritratto di Cristoforo Colombo grazie al contributo di Banca Fideuram, Donatella Basso e Federico Trianni Restauro stampe Giolfi (settembre) Restauro di quattro incisioni all' acquaforte del 1769, dalla Raccolta di diverse vedute della città di Genova e delle principali sue parti e fabbriche di Antonio Giolfi Festival della Scienza (ottobre) Il tema del 2021 erano le Mappe. I Promotori hanno partecipato al FdS organizzando con l' Università di Genova, Dipartimento di informatica, bioingegneria robotica, ingegneria dei sistemi e l' associazione



Shipping Italy

Focus

Assoepict, un laboratorio interattivo che consentiva la costruzione di una mappa virtuale per collegare i principali musei marittimi europei, partendo da alcuni 'pezzi' della galea Donazione Postazione Libri Registro - RINA spa (ottobre) Nell' ambito dei festeggiamenti dei 160 anni del Registro Navale, la Sala degli Armatori si è arricchita di una postazione multimediale, donata al Galata dal Registro Italiano Navale, dalla quale i visitatori possono consultare i Libri Registro in formato digitale Pontile nell' Open Air Museum (novembre) Grazie all' impegno del nostro Vice presidente Maurizio Daccà è iniziata la sistemazione del Pontile davanti al Galata Museo del Mare che valorizzerà l' area della Darsena Digital library (in corso) Realizzazione di una digital library di contenuti multimediali didattici specifici, su apposita sezione del sito promotorimuseimare.org. grazie al contributo del Gruppo Grimaldi. Il progetto sarà concluso nell' anno in corso Istituzione Mu.MA (in corso) Diverse le attività specifiche a supporto dell' Istituzione: acquisizione di una donazione, supervisione e assistenza nei progetti di comunicazione in particolare relativi al passaggio di consegne con il nuovo gestore La Saletta dell' Arte e le mostre temporanee Molte le mostre e le attività organizzate. Grazie alla pluriennale collaborazione con l' associazione Art Commission, nel 2021 sono state ospitate due collettive nella Saletta dell' Arte: 'Escursioni Marine' e 'Destinazioni' e collaborato alla realizzazione della mostra 'Inedita, l' Arte di Gianfranco Fracassi' allestita nell' area della Galea. Degno di nota la mostra fotografica 'Over the rainbow, over the sky' che ripercorre la storia del progetto '47 sfumature di arcobaleno', a favore delle persone con la Sindrome di Down. Le mostre 'I tre grandi architetti innovatori' a cura di Bruna Moresco e 'Galapagos, the skin of rock by Enzo Baracco' sono invece state allestite nella Galleria delle Esposizioni al 2° piano. In particolare i Promotori hanno voluto ricordare la mostra 'Lo Sguardo del Poeta, un gioco tra poesia e immagini', ideato dal Gruppo Fotografe Unire di Bogliasco. Un percorso che racconta l' emozione della poesia di Eugenio Montale attraverso immagini fotografiche. Da questa mostra è tratta la pubblicazione 'Lo Sguardo del Poeta', omaggiata a tutti gli associati in occasione del Natale. Il Galata è stato inoltre una delle sedi ospitanti della rassegna Satura e ha concluso l' anno con la mostra dell' artista/architetto mantovano Stefano Santi.

TeleBorsa

Focus

Finanza Trasporti

Trasporti, il colosso Maersk sospende spedizioni in porti russi

(Teleborsa) - , una delle più grandi compagnie di navigazione mercantile al mondo, ha deciso che interromperà temporaneamente tutte le spedizioni di container da e verso la Russia in risposta alle sanzioni occidentali nei confronti di Mosca. La sospensione copre tutti i porti russi, ma non include generi alimentari, forniture mediche e umanitarie, ha sottolineato la società danese in una nota. "Poiché la stabilità e la sicurezza delle nostre operazioni sono già direttamente e indirettamente influenzate dalle sanzioni, le nuove prenotazioni Maersk nell' oceano e nell' entroterra da e verso la Russia saranno temporaneamente sospese", si legge nel comunicato. La decisione di Maersk segue scelte simili di Ocean Network Express, Hapag Lloyd e MSC . Maersk possiede il 31% dell' operatore portuale russo Global Ports , che gestisce sei terminal in Russia e due in Finlandia. "Con Global Ports stiamo cercando di rispettare le sanzioni e le restrizioni in continua evoluzione e di preparare i possibili passi successivi", ha sottolineato Maersk.

Martedì 1 Marzo 2022, ore 12:38

teleborsa

Accedi | registrati | segue

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

NOTIZIE | QUOTAZIONI | RUBRICHE | AGENDA | VIDEO | ANALISI TECNICA | STRUMENTI | GUIDE

Home Page | Notizie | Trasporti, il colosso Maersk sospende spedizioni in porti russi

Trasporti, il colosso Maersk sospende spedizioni in porti russi

commenta | altre news | Finanza | Trasporti | 01 marzo 2022 | 13:38



(Teleborsa) - Maersk, una delle più grandi compagnie di navigazione mercantile al mondo, ha deciso che **interromperà temporaneamente tutte le spedizioni di container da e verso la Russia** in risposta alle sanzioni occidentali nei confronti di Mosca. La sospensione copre tutti i porti russi, ma non include generi alimentari, forniture mediche e umanitarie, ha sottolineato la società danese in una nota. "Poiché la stabilità e la sicurezza delle nostre operazioni sono già direttamente e indirettamente influenzate dalle sanzioni, le nuove prenotazioni Maersk nell'oceano e nell'entroterra da e verso la Russia saranno temporaneamente sospese", si legge nel comunicato. La decisione di Maersk segue scelte simili di Ocean Network Express, Hapag Lloyd e MSC.

Maersk possiede il 31% dell'operatore portuale russo Global Ports, che gestisce sei terminal in Russia e due in Finlandia. "Con Global Ports stiamo cercando di rispettare

Ap Market Maersk

- ↳ I 500, mercato p record
- ↳ New York: calo
- ↳ New York: rally
- ↳ New York: rialzo
- ↳ New York: rialzo
- ↳ New York: rialzo

f | Sc

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori Trasporti Turismo

New York: netto calo registrato da Royal Caribbean Cruises

(Teleborsa) - Pressione sulla seconda più grande compagnia di crociere al mondo, che perde terreno, mostrando una discesa del 6,07%. L'analisi settimanale del titolo rispetto all'S&P-500 mostra un cedimento rispetto all'indice in termini di forza relativa di Royal Caribbean Cruises, che fa peggio del mercato di riferimento. Il quadro tecnico di Royal Caribbean Cruises suggerisce un'estensione della linea ribassista verso il pavimento a 74,58 USD con tetto rappresentato dall'area 78,23. Le previsioni sono per un prolungamento della fase negativa al test di nuovi minimi individuati a quota 73,35.

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. At the top, it displays the date 'Martedì 1 Marzo 2022, ore 15:40' and the site logo 'teleborsa'. Below the logo is a navigation menu with options like 'AZIONI MILANO', 'NOTIZIE', 'QUOTAZIONI', 'RUBRICHE', 'AGENDA', 'VIDEO', 'ANALISI TECNICA', 'STRUMENTI', and 'GUIDE'. The main article title is 'New York: netto calo registrato da Royal Caribbean Cruises'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. A technical analysis chart is shown, comparing the stock price of Royal Caribbean Cruises (blue line) against the S&P-500 index (orange line). The chart shows a downward trend for the stock, with a recent dip. The text below the chart discusses the technical analysis, mentioning a 'linea ribassista' (downward trend) and specific price levels like 74.58 USD and 78.23. The page also features a sidebar with social media links and a search bar.

TeleBorsa

Focus

Migliori e peggiori

Si muove in ribasso Carnival a Londra

(Teleborsa) - Ribasso per la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere , che passa di mano in perdita del 6,32%. Lo scenario su base settimanale di Carnival rileva un allentamento della curva rispetto alla forza espressa dal World Luxury Index . Tale ripiegamento potrebbe rendere il titolo oggetto di vendite da parte degli operatori. Lo scenario di breve periodo di Carnival evidenzia un declino dei corsi verso area 1.281,7 centesimi di sterlina (GBX) con prima area di resistenza vista a 1.392,3. Le attese sono per un ampliamento della fase negativa verso il supporto visto a 1.243,7.

Martedì 1 Marzo 2022, ore 16:40 accedi | registrati | inglese

teleborsa

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

NOTIZIE QUOTAZIONI RUBRICHE AGENDA VIDEO ANALISI TECNICA STRUMENTI GUIDE

Home Page | Notizie | Si muove in ribasso Carnival a Londra

Si muove in ribasso Carnival a Londra

commenta | altre news | Migliori e peggiori 01 marzo 2022 - 16:38

Il ribasso

— Carnival — Bullseye Index

(Teleborsa) - Ribasso per la società con sede a Miami proprietaria di Costa Crociere, che passa di mano in perdita del 6,32%.

Lo scenario su base settimanale di Carnival rileva un allentamento della curva rispetto alla forza espressa dal World Luxury Index. Tale ripiegamento potrebbe rendere il titolo oggetto di vendite da parte degli operatori.

Lo scenario di breve periodo di Carnival evidenzia un declino dei corsi verso area 1.281,7 centesimi di sterlina (GBX) con prima area di resistenza vista a 1.392,3. Le attese sono per un ampliamento della fase negativa verso il supporto visto a 1.243,7.

Le indicazioni sono da considerarsi meri strumenti di informazione, e non intendono in