



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 15 gennaio 2025**



Prime Pagine

15/01/2025	Corriere della Sera	8
<hr/>		
15/01/2025	Il Fatto Quotidiano	9
<hr/>		
15/01/2025	Il Foglio	10
<hr/>		
15/01/2025	Il Giornale	11
<hr/>		
15/01/2025	Il Giorno	12
<hr/>		
15/01/2025	Il Manifesto	13
<hr/>		
15/01/2025	Il Mattino	14
<hr/>		
15/01/2025	Il Messaggero	15
<hr/>		
15/01/2025	Il Resto del Carlino	16
<hr/>		
15/01/2025	Il Secolo XIX	17
<hr/>		
15/01/2025	Il Sole 24 Ore	18
<hr/>		
15/01/2025	Il Tempo	19
<hr/>		
15/01/2025	Italia Oggi	20
<hr/>		
15/01/2025	La Nazione	21
<hr/>		
15/01/2025	La Repubblica	22
<hr/>		
15/01/2025	La Stampa	23
<hr/>		
15/01/2025	MF	24
<hr/>		
15/01/2025	Milano Finanza	25
<hr/>		

Trieste

14/01/2025	Informatore Navale		26
<hr/>			
14/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	27
<hr/>			
14/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	28
<hr/>			
14/01/2025	Ship Mag		29
<hr/>			
15/01/2025	Ship Mag		32
<hr/>			

Venezia

14/01/2025	Shipping Italy		34
<hr/>			

Savona, Vado

14/01/2025	Informare		35
<hr/>			
14/01/2025	La Gazzetta Marittima		36
<hr/>			

Genova, Voltri

14/01/2025	Genova Today		37
<hr/>			
14/01/2025	La Gazzetta Marittima		38
<hr/>			
14/01/2025	La Gazzetta Marittima		39
<hr/>			
14/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	40
<hr/>			
14/01/2025	Rai News		41
<hr/>			
14/01/2025	Rai News		42
<hr/>			

14/01/2025	Ship Mag	Genova: crociere e traghetti in calo nel 2024, ma per quest'anno previsioni in crescita	43
15/01/2025	Ship Mag	Gnv nel 2025 riparte da Polaris, in attesa di Orion e, nel 2026 di Virgo e Aurora	44
15/01/2025	Shipping Italy	Presentata Gnv Polaris. Catani: "A Genova spazi per crescere ci sarebbero"	46
14/01/2025	The Medi Telegraph	Controlli hi-tech e sedie di Jean Nouvel. Ecco il nuovo terminal dell'aeroporto Colombo	48
15/01/2025	The Medi Telegraph	Inaugurato il maxi-traghetto di Gnv, l'ad Matteo Catani: "Ma ora serve più spazio a Genova"	50

La Spezia

14/01/2025	Citta della Spezia	Ocean Alliance lascia Livorno e sceglie Spezia: "Armonia comunità portuale chiave di volta per ripresa dei traffici. Istituzioni ne tengano conto per le scelte su prossima governance"	52
14/01/2025	FerPress	Community di La Spezia: siamo in corsa per un rilancio in grande stile	53
14/01/2025	La Gazzetta Marittima	Tanti posti di lavoro, pochi giovani al lavoro?	54
14/01/2025	La Gazzetta Marittima	Toscana e Liguria ora "cucite" dalla ZLS	55
14/01/2025	Messaggero Marittimo	La Spezia: la scelta di Ocean Alliance apre al rilancio	58 <i>Giulia Sarti</i>
14/01/2025	Sea Reporter	Community di La Spezia: siamo in corsa per un rilancio in grande stile	59
14/01/2025	The Medi Telegraph	Ocean Alliance trasferisce un servizio alla Spezia, la Community portuale: "Siamo in corsa per un rilancio in grande stile"	60

Ravenna

14/01/2025	Ravenna Today	"Ridiamo dignità a pesca e agricoltura": pronti quattro giorni di presidio al porto di Ravenna	61
------------	----------------------	--	----

Livorno

14/01/2025	Corriere Marittimo	Livorno perde le navi della Ocean Alliance sulla linea storica con gli Stati Uniti	62
14/01/2025	La Gazzetta Marittima	Darsena Europa adesso "Alea iacta est"	63
14/01/2025	La Gazzetta Marittima	Navi da crociera, l'impatto a Livorno	65

14/01/2025	La Gazzetta Marittima		66
MSC prima al mondo e fuori dalle alliances			
14/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	67
Interporto toscano Vespucci, prossima fermata Truck village			
14/01/2025	Port News		68
Maria Teresa di Matteo, "addio a una bandiera del MIT"			
14/01/2025	Port News		70
Livorno fuori dal servizio Amerigo di CMA CGM			
14/01/2025	Shipping Italy		71
Bcube trascina in tribunale i protagonisti del progetto Pharmavalley in Toscana			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/01/2025	Informazioni Marittime		73
Crociere, richiesta MSC per concessione aree e banchine nel porto di Ancona			
14/01/2025	La Gazzetta Marittima		74
MSC Crociere cresce ad Ancona			
14/01/2025	Primo Magazine		75
Porto di Ancona: richiesta di concessione di Msc per traffico crocieristico			
14/01/2025	Rai News		76
Garofalo: "Crociere al molo Clementino, dal Comune nessun atto formale contrario"			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/01/2025	CivOnline		77
Pd, Luciani: «Portualità svenduta agli interessi privati»			
14/01/2025	CivOnline		78
Peculato d'uso, assolta Roberta Macii			
14/01/2025	La Provincia di Civitavecchia		79
Pd, Luciani: «Portualità svenduta agli interessi privati»			
14/01/2025	La Provincia di Civitavecchia		80
Peculato d'uso, assolta Roberta Macii			

Napoli

14/01/2025	Ildenaro.it		81
Porti, l'Adsp del Mar Tirreno Centrale: Bene lo stop allo sciopero del personale			
14/01/2025	La Gazzetta Marittima		82
MSC World America al lancio			
14/01/2025	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	83
Napoli: pace fatta tra AdSp e sindacati			

14/01/2025 **Ship Mag** 84
Porti di Napoli e Salerno, Adsp convoca i sindacati: "Sciopero sospeso, ma pronti a nuove iniziative"

14/01/2025 **Shipping Italy** 85
Pace sociale a Napoli fra la port authority e i sindacati dei lavoratori

Salerno

14/01/2025 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 86
Salerno Container Terminal: crescono i volumi container

14/01/2025 **Salerno Today** 88
Curiosità, Salerno Container Terminal vede quota 400mila Teu

14/01/2025 **Ship Mag** 90
Salerno Container Terminal, cresce il traffico dei container nel 2024 (+4%)

14/01/2025 **Shipping Italy** 91
Con Ocean Alliance e Gemini il Salerno Container Terminal vede quota 400mila Teu

Taranto

14/01/2025 **Rai News** 93
Arrivata a Taranto la Ocean Viking

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

14/01/2025 **La Gazzetta Marittima** 94
Gioia Tauro in memoria di Maria Teresa

Olbia Golfo Aranci

14/01/2025 **(Sito) Ansa** 95
Ripartono mercoledì i collegamenti di Moby Zaza per la Corsica

14/01/2025 **Rai News** 96
Corsica: riprendono i collegamenti

Focus

14/01/2025 **FerPress** 97
Porto di Goteborg: nominato nuovo operatore del terminal per veicoli e RoRo

14/01/2025 **Informare** 98
Nel 2024 i terminal portuali della cinese CMPort hanno movimentato un traffico record dei container

14/01/2025	Informatore Navale	99
MSC CROCIERE SVELA IL CALENDARIO DELLE ESIBIZIONI DEI CONCORRENTI DI X FACTOR 2024 A BORDO DI MSC LIRICA		
<hr/>		
15/01/2025	Ship Mag	100
Ocean Alliance conferma Genova, La Spezia e Trieste nelle rotazioni dei suoi servizi di linea		
<hr/>		
14/01/2025	The Medi Telegraph	101
Fincantieri completa l'acquisto degli asset subacquei Wass da Leonardo		
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 638281
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

BRIGLIA
- 1949 -



Aveva 94 anni
Addio a Furio Colombo
che ci svelò l'America
di **Antonio Carliotti** e **Aldo Cazzullo**
alle pagine 38 e 39



Stasera Inter-Bologna
Il Milan passa a Como
Pari tra Atalanta e Juve
di **Bocci, Condò, Nerozzi, Passerini**
e **Tomaselli** alle pagine 42 e 43

BRIGLIA
- 1949 -

Una spia del disagio

POCHI FIGLI E POCHE ADOZIONI

di **Ferruccio de Bortoli**

Nell'Italia che fa meno figli diminuisce anche il desiderio di essere genitori adottivi. L'allarme è autorevole e viene dalla presidente del principale Tribunale dei minori italiano, quello di Milano, Maria Carla Gatto. Si crede poi che sia quasi impossibile adottare nati in Italia. In realtà non è così. L'amaro paradosso è che i bimbi adottabili hanno sempre meno aspiranti genitori adottivi. Le domande di disponibilità all'adozione nazionale toccarono nel 2006 la rilevante quota di 46 mila 538. Erano già scese, nel 2021, a 7 mila 970. Il calo milanese è drammatico oltre ad essere più aggiornato. Erano 1.232 le domande nel 2001. Nell'anno appena concluso le disponibilità ad adottare, presentate davanti al tribunale milanese, sono state appena 419. Qual è la situazione dei minori dichiarati adottabili? Quelli con genitori ignoti erano 327 nel 2001 e 173 nel 2021 a livello nazionale. A Milano erano 62 nel 2001 e 26 nel 2024. La forte riduzione è spiegata anche con l'entrata in vigore della legge del 2001 che ha riconosciuto il diritto del figlio adottato di conoscere le proprie origini. I bimbi dichiarati adottabili con genitori noti erano, in tutta Italia, 769 nel 2001 e sono cresciuti a 899 nel 2021. A Milano sono passati da 85 (2001) a 52 lo scorso anno, che con i 26 da genitori ignoti raggiungono il numero di 78. Un quarto dei figli di genitori ignoti (con la madre che ha scelto di partorire nell'anonimato con tutte le tutele per lei e il neonato) nasce in Lombardia. E questo apre inquietanti interrogativi su che cosa accada in altre Regioni, soprattutto del Mezzogiorno.

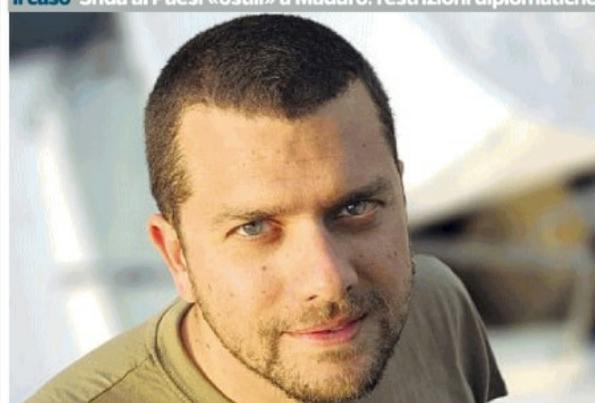
continua a pagina 28

La guerra Cessate il fuoco di 42 giorni. Ci sarebbe anche il sì di Hamas. Il ruolo degli Stati Uniti

Tregua, ostaggi: ecco il patto

Libertà per 33 israeliani rapiti e 1.200 palestinesi. Netanyahu: rilasciate tutti e sarà pace

Il caso Sfida ai Paesi «ostili» a Maduro: restrizioni diplomatiche



Alberto, il cooperante arrestato in Venezuela

di **Gloria Bertasi** e **Fabrizio Caccia**

Alberto Trentini cooperante originario di Venezia, è in carcere in Venezuela dallo scorso 15 novembre. «Il governo ci aiuti — l'appello dei familiari —, non sappiamo più nulla». Nel Paese sudamericano restrizioni diplomatiche per chi avversa Maduro.

a pagina 21

CASTELLAMMARE DI STABIA

La chat, la saletta, gli abusi In cella la prof di sostegno

di **Fulvio Bufi**

In manette la prof che era stata malmenata dai genitori a Castellammare. È accusata di violenza sessuale su sette alunni.

a pagina 18

LONDRA, LA PRINCIPessa E LA MALATTIA

Kate, il sorriso in ospedale «Il cancro è in remissione»

di **Paola De Carolis**

La principessa Kate al Royal Marsden Hospital per ringraziare chi si è preso cura di lei: «Il cancro è in remissione».

a pagina 23

GIANNELLI

OLIVIERO TOSCANI: IL MESSAGGIO



di **Giulio Fasano**

Tregua per Gaza. L'accordo prevede la liberazione di 33 ostaggi israeliani e 250 detenuti palestinesi. Il via libera di Hamas. E un cessate il fuoco di 42 giorni. Il premier Bibi Netanyahu convoca i suoi.

da pagina 2 a pagina 5
Mazza, Olimpio Privitera, Serafini

IL MINISTRO GIDEON SA'AR

«Le condizioni? Basta terroristi a guidare Gaza»

di **Maurizio Caprara**



Mai più Hamas a guidare Gaza. Gideon Sa'ar, ministro degli Esteri di Israele elenca le condizioni per una tregua stabile. «Chi governerà nella Striscia non dovrà essere coinvolto nel terrorismo».

a pagina 5

Terzo mandato Il governatore, le tensioni con Fdl Veneto, strappo di Zaia: pronto a correre da solo

SANGIULIANO, LA NUOVA VITA

«Tg, passeggiate e studio inglese»

di **Giuseppe Di Piazza**

«Passeggio, ma non in centro». Dice l'ex ministro Sangiuliano, forse presto negli Usa per la Rai. «Intanto io studio l'inglese».

a pagina 15

IRITARDI, LA DIFESA DI FDS

Il guasto a Roma e il maltempo Treni, un'altra giornata nera



di **Paolo Virtuani**

Sistema ferroviario di nuovo in tilt, con guasti a raffica sulla linea elettrica dell'alta velocità Firenze-Roma, ritardi fino a sei ore e la stazione di Roma-Termini in blocco per oltre un'ora. In mattinata era stata la linea Salerno-Reggio Calabria ad andare in crisi, anche per il maltempo. Dunque un'altra giornata nera per il nostro trasporto ferroviario, con i viaggiatori costretti a mille peripezie, tra variazioni di percorso dei convogli e cancellazioni. Attacco delle opposizioni al ministro Salvini: «Chissà se anche questa volta scaricherà la responsabilità sui chiodi».

a pagina 23

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

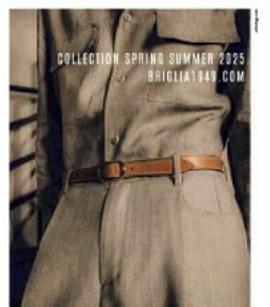
Non sono Brad Pitt

Sei una signora di 53 anni. Una signora francese, benestante e socialmente inserita. Una di quelle persone iperconnesse che diffidano di tutti e scorgono complotti dappertutto. Un giorno ti arriva un sms: «Sono Brad Pitt, ti ho vista in foto e mi sono innamorato di te». Tu ci caschi, per carenza di autodifesa o eccesso di autostima. Ma, dopo esserci cascata, che fai? Immagino morirmi dalla voglia di incontrarlo o almeno di parlargli al telefono. Macché, ti accontenti di intrattenere con lui una relazione epistolare a colpi di messaggi. Nessun sospetto. Nemmeno quando «Brad» si rifiuta di parlarti, limitandosi a comunicare per iscritto o con dei video generati dall'intelligenza artificiale. Nemmeno quando ti esorta a divorziare da tuo marito. E nemmeno quando

il grande attore, con cui sei fidanzata da un anno senza mai avere sentito una volta la sua voce al telefono, ti rivela di avere un tumore e di non potersi pagare le cure perché il suo conto è stato bloccato dalla crudele Angelina Jolie. Sei precipitata in una trama hollywoodiana, peccato che l'unica cosa vera siano i tuoi soldi: gli 800 mila euro della separazione. Arrivato il bonifico, lui sparisce. A quel punto tu finalmente capisci e cadi in depressione.

Cara Bovary 2025, vorrei poterti dire che sei un caso isolato. Invece temo tu sia solo il caso-limite di un malanno da sempre piuttosto diffuso: la solitudine e il vuoto generano mostri, anche se adesso si presentano bellissimi e tecnologicamente avanzati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BRIGLIA
- 1949 -

COLLECTION SPRING SUMMER 2025
BRIGLIA1949.COM

50115
PUBBLICITÀ SPECIALE S.p.A. - DI. 303/2003 (om. l. 02/2004 art. 1, c. 1) EDI Milano
0 771120 463008





Produzione industriale: a novembre il 22° calo consecutivo. Politiche attive: solo 1 su 3 con un contratto (perlopiù precario). E poi dicono che Meloni non fa record



Mercoledì 15 gennaio 2025 - Anno 17 - n° 14
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 200 - Arretrati: € 100 - € 16 con il libro "Ucraina, Russia e Nato in poche parole"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

"BIBI DEVE SALVARSI"

Gaza: l'accordo c'è, ma Sinwar vuole le mappe



ANTONIUCCI, DVIRI, PROVENZANI A PAG. 2 - 3

RITIRATA DELLA LEGA

La Difesa: "Armi inviate all'Ucraina non rimborsate"

PALOMBI A PAG. 4

NIENTE SOLDI PER LE SEDI

5S e 5° mandato: Conte ora valuta deroghe e paletti

DE CAROLIS A PAG. 9

MATTEO DISERTA L'AULA

Calabria e Roma: per treni e Salvini altro giorno nero

A PAG. 16

CODICE ALLA SALVINI

"Alcool addio, qua manco più un Mon Chéri"

Vincenzo Bisbiglia

Non beve più nessuno. Alla politica e anche all'informazione dico: *che dove-mo fa', n'altro Covid?*. Carlo Muzi è uno dei decani dei ristoratori romani. La sua pizzeria La Montecarlo è un angolo popolare di veracità (e "voracità") nel centro storico di Roma, a pochi metri da piazza Navona. E lui, il fondatore e titolare, non si tira mai indietro quando c'è da fare polemica.

A PAG. 20



Mannelli



ALLA FINE FU DECISA LA MASSIMA CARICA DELLO STATO



FURIO COLOMBO (1931-2025)

L'UOMO DALLE MILLE VITE

LENER, PADELLARI E TRAVIGLIO A PAG. 10 - 11

Di padre in figlia

Marco Travaglio

Il fatto che Marina B. parli di "pattume medicato", con le tonnellate di monnezza prodotte dalla casa fin dalla fondazione, denota una certa invidia professionale. Il fatto che l'intero centrodestra (quindi anche Renzi) salti su come la rana di Galvani a rilanciare i miasmi usciti dalla bocca di questa privata cittadina che crede di fare capoluogo, dà la misura di com'è ridotta l'Italia. Il fatto che tutti i media la prendano sul serio, alcuni parlino di "presunti rapporti" fra B. e la mafia e nessuno - neppure quelli in lutto per la dipartita del *fact checking* sui social - citi la sentenza definitiva di Cassazione che li certifica, è la conferma della morte dell'informazione. Ma, come spesso avviene quando c'è di mezzo un B., tutto finisce in farsa. La Marina Mercantile minaccia "tutti gli strumenti legali più idonei per reagire": quindi o querela penalmente o cita civilmente i giornalisti di *Report* per farli condannare fino alla Cassazione. Il guaio è che la Cassazione penale è quella che condannò suo padre a 4 anni per frode fiscale e Dell'Utri a 7 anni per concorso esterno in mafia. E la Cassazione civile è quella che condannò la sua Fininvest a risarcire Carlo De Benedetti con 540 milioni per avergli rubato la Mondadori comprandosi un giudice e la relativa sentenza.

Ove mai la lite temeraria non finisse dove merita (nel cestino) e arrivasse in Cassazione, i giudici scenderebbero in archivio, recuperando la sentenza Dell'Utri e leggeranno: "Tra il 16 e il 29 maggio 1974 si svolgeva a Milano un incontro cui prendevano parte Marcello Dell'Utri, Silvio Berlusconi, Gaetano Cinà (legato alla famiglia mafiosa di Malaspina...), Stefano Bontade (capo della famiglia mafiosa di S. Maria del Gesù...), Girolamo Teresi (sottocapo della famiglia mafiosa di S. Maria del Gesù), Francesco Di Carlo ('uomo d'onore' della famiglia mafiosa di Altofonte...). In tale occasione veniva concluso l'accordo di reciproco interesse tra Cosa Nostra, rappresentata dal boss mafioso Bontade e Teresi, e l'imprenditore Berlusconi grazie alla mediazione di Dell'Utri... L'assunzione di Vittorio Mangano (all'epoca affiliato alla famiglia mafiosa di Porta Nuova) ad Arcore, nel maggio-giugno 1974, costituiva l'espressione dell'accordo... funzionale a garantire un presidio mafioso all'interno della villa... In cambio della protezione assicurata, Silvio Berlusconi iniziò a corrispondere, a partire dal 1974, agli esponenti di Cosa Nostra palermitana, tramite Dell'Utri, cospicue somme di denaro... fino al 1992". Potrebbero anche fornirne una copia alla Marina, ancora convinta - poverina - che il padre sia "sempre stato in prima fila contro tutte le mafie". Parafrasando Alberto Sordi-Nando Mericoni: "Alla tua età, è tempo che tu sappia di chi sei figlia".

NORME PRO-POLIZIA MATTARELLA CHIEDE 5 MODIFICHE

Il Colle buca gli scudi di Meloni agli agenti

DECRETO SICUREZZA IL QUIRINALE NON VUOLE LEVARE LE ATTENUANTI PER I DELITTI CONTRO LE FORZE DELL'ORDINE ED È PERPLESSO ANCHE PER LO SCUDO PENALE

SALVINI A PAG. 6 - 7

PATTO A NOVEMBRE TENUTO SEGRETO
La premier va in Arabia Saudita il 26 e il 27 gennaio per portare a Bin Salman 3 miliardi di Sace

A PAG. 5

ARRESTÒ RIINA 32 ANNI FA

"Di Maggio disse che era per Delfino se stava a Novara"



LILLO A PAG. 12 - 13

LE NOSTRE FIRME

- **Sachs e Shapiro** La pace per Gaza a pag. 21
- **Gallo** La Nato e il diritto della forza a pag. 15
- **Ranieri** Il vero pattume di Marina B. a pag. 8
- **Robecchi** Ideona Salvini: meno treni a pag. 15
- **Valentini** L'inutile partito cattolico a pag. 15
- **Delbecchi** Gli artisti del cazzeggio a pag. 17

SCUOLE IN PERICOLO

I prof pendolari nelle isole senza sconti sulle navi

DELLA SALA, MOIZO E PONTIGGIA A PAG. 19

La cattiveria

Israele libererà 50 detenuti palestinesi per ogni sua soldatessa liberata. Idf: "È il loro valore al cambio attuale"

LA PALESTRA/NICOLA RAMPONI



ANNO XXX NUMERO 12

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 36

L'Fmi elogia il nuovo corso di Milei e fa autocritica sul vecchio accordo fatto con l'Argentina, tanto costoso quanto disastroso

Il presidente dell'Argentina, Javier Milei, ha più volte detto che la sua politica diventerà un modello globale. Il poterlo a esagerare, ma qualcosa in questa direzione si sta muovendo. Non solo sui mercati internazionali (che apprezzano i

DI LUCIANO CAPON

risultati positivi, quasi miracolosi, per un paese che appariva senza speranze sia per gli enormi squilibri macroeconomici sia per la sua storia di defaultatore seriale - ma anche nelle istituzioni. Il Fondo monetario internazionale (Fmi) ha appena pubblicato una "ex-post evaluation" dell'accordo del 2022 con l'Argentina e si affida a una lunga autocritica (120 pagine) per l'impostazione di un programma che si è dimostrato tanto costoso quanto disastroso. L'Argentina veniva già fuori dal fallimento dell'enorme accordo del 2018, siglato con il presi-

dente Mauricio Macri, che valeva 57 miliardi di dollari e rappresentava circa il 90 per cento dei prestiti totali dell'Fmi. La situazione era disastrosa per entrambe le parti: l'Argentina che sarebbe precipitata in una crisi profonda e l'Fmi che avrebbe perso credibilità oltre a un sacco di soldi. Per evitare di iscriverle le perdite a bilancio, come accade spesso ai creditori in troppi episodi, il Fmi scelse la strategia "vested and pretend", ovvero "aspetta e spera". Così nel 2022 fece con il nuovo governo peronista di Alberto Fernández (e Cristina Kirchner) un altro accordo da 44 miliardi di dollari, che doveva servire a ripagare i debiti in scadenza e dare un po' di tempo al governo per aggiustare gli squilibri. Ma il piano era troppo accondiscendente: quasi tutti i soldi venivano erogati in anticipo, mentre l'aggiustamento fiscale era posticipato a fine legislatura. La metà del consolidamento dei conti sarebbe dovuta

avvenire nel 2024, dopo che oltre il 90 per cento del prestito era stato incassato. Ovviamente il ritorno peronista, che peraltro era ostile all'Fmi e aveva un programma economico populista, ha preso i soldi e ha fatto il contrario di quanto pattuito. Nell'anno delle elezioni presidenziali, invece di ridurre il deficit, il ministro dell'Economia e candidato presidente Sergio Massa iniziò a spendere in misure populiste per comprare i voti, facendo stampare soldi alla Banca centrale. Alla fine del 2023 i deficit fiscale e quasi-fiscale era del 15 per cento, le riserve internazionali negative, l'inflazione fuori controllo oltre il 200 per cento e l'economia in recessione. I socialisti del governo golpista erano stati cacciati via. Succede, però, che a sorpresa un liberario con la mo-teosga vince le elezioni e attua un piano autonomo persino più duro di quello dell'Fmi: Milei porta immediatamente il

bilancio in avanzo con un aggiustamento di 5 punti di pil, che è più del doppio di quanto l'Fmi chiedeva in tre anni, e attua profonde riforme di mercato che, dopo i primi mesi di recessione, rimettono l'economia su un sentiero di crescita. "Ci sono importanti lezioni da imparare", scrive il Fmi, indicando le scarse condizionalità e la "bassa ambizione fiscale" del vecchio programma. La managing director del Fondo, Kristalina Georgieva, ha definito la politica economica di Milei come "il caso più impressionante della storia recente". Non c'è dubbio che la "lezione" di Milei, grazie a cui il Fmi può finalmente vedersi restituire l'enormità di soldi prestati inautoricamente, avrà un impatto sui nuovi programmi di assistenza. A partire da quello che l'Fmi sta negoziando proprio con l'Argentina, che serve a Milei a rimuovere i controlli sui movimenti di capitale e riconquistare l'accesso ai mercati.

Come si cambia il medio oriente

Nel giorno in cui tutti aspettano un accordo tra Israele e Hamas, Blinken si prende la scena per svelare il piano per il futuro di Gaza. Inizia con la riforma dell'Anp, ma la vera rivoluzione è in mano ai sauditi

Roma. I sussurri di Hamas sull'accordo fanno sperare che il negoziato verrà concluso davvero, tanto che il segretario di Stato Antony Blinken ieri ha preso la parola all'Atlantic Council per pronunciare un lungo discorso sul futuro del medio oriente. Più che all'accordo, negoziato, limitato, rifiutato più volte dai terroristi della Striscia, Blinken ha sempre accompagnato il discorso con i colloqui con l'insistenza ossessiva sulla necessità di pianificare il dopoguerra dentro Gaza prima che la guerra finisca. È stato lui stesso a pensarci con gli oltre dieci viaggi in medio oriente, fatti non soltanto per trovare una formula che permettesse il ritorno a casa degli ostaggi e la fine del conflitto a Gaza, ma anche per prevenire un senso di smarrimento quando sarebbero cessati i combattimenti e Hamas avrebbe potuto approfittare ancora di una situazione di

ben scendita. Blinken ha sciorinato le tappe: l'Anp dovrà invitare la comunità internazionale a stabilire un'amministrazione provvisoria a Gaza, responsabile di ogni questione civile dalla sanità all'istruzione e dovrà coordinarsi con Israele. La comunità internazionale e finanziaria la costituzione di questa amministrazione provvisoria, supervisionata da palestinesi e paesi arabi, con un alto funzionario dell'Onu responsabile della ricostruzione di Gaza. La sicurezza dovrà essere affidata a una forza temporanea costituita da palestinesi e paesi arabi, che subirà molti controlli per evitare che non abbia tra i suoi ranghi affiliati di Hamas. Sarà questa forza di sicurezza la responsabile dei confini per evitare la diffusione del contrabbando in grado di resuscitare la potenza militare di Hamas, come avvenuto finora. Il ruolo degli Stati Uniti sarà di addebi-tare le forze di sicurezza dell'Anp, in modo che possano assumere il controllo e la responsabilità della Striscia in futuro. I paesi arabi sono già al corrente del piano, hanno accettato di partecipare, ma solo a condizione che Gaza e la Cisgiordania siano unite in futuro sotto un'Autorità nazionale palestinese riformata. Per Blinken l'unica alternativa al ritorno di Hamas è l'Anp e l'Anp, a detta di Blinken, non la pensa in modo diverso. Ogni cambiamento è possibile grazie ai successi di "Ashraf" e attorno a questo nuovo assetto di governo, il sistema dei partiti usciti dal vero cambiamento in atto nel medio oriente: la normalizzazione dei rapporti tra Israele e Arabia Saudita.

ECCO, ORA CHE È NUDA MI FA CIOCA I PIEGAMENTI
AGENTE LO SA CHE PUÒ ESSERE INDAGATO PER QUESTO?
SEE, AVERE FINITO DI ABBASSARCI NON SIAMO PIÙ UNO STATO DI FIDUCIA!



Il piano non è ideato, assomiglia a tanti tentativi del passato e parlare del dopoguerra prima che la guerra finisca è un rischio, ma Blinken voleva correrlo prima che finisse il suo mandato, ben sapendo che non avrebbe spinto Hamas ad accettare più rapidamente non avrebbe placato le litte dentro al governo israeliano che sono continue, ma sempre meno ricattatorie. Tra i cambiamenti di questi più di quattrocento giorni di guerra il premier Benjamin Netanyahu è riuscito in un'operazione politica inaspettata: rendere meno vitali per la sopravvivenza del governo israeliano il sostegno, i capricci o i ricatti dell'estrema destra. Il ritorno degli ostaggi è la fine della guerra a Gaza o no necessari per concentrarsi sull'Iran? Il vero ostacolo a un medio oriente nuovo. (Mico/Flaminio)

Viale e la caduta dei freni inibitori. Colpa di Zuck?
In tutta sincerità, non riuscimmo a rendere questa volta a dare la colpa ai "giornali di destra che preparano lo stato di polizia",
CONTRO MASTRO CILIEGA
come dice Andrea Orlando, né alle fascistiche leggi liberticide di Finatino. E non riusciremo stavolta ad accusare il "manuale del patriarcato", come da demenziale liquidazione della senatrice del Pd Valeria Valentia a una pacata sentenza di 213 pagine. Stavolta bisognerà trovare un altro colpevole sì il celebre medico e attivista radicale d'antan, Silvio Viale, capogruppo di Europa e Radicali in comune a Torino, ha perso i freni inibitori. E ad alcune colleghe consigliere, si parlava

I cavalli di Troia dell'estremismo

Ingenze diverse, obiettivi simmetrici. Trump, Musk e Putin quando guardano all'Europa hanno un unico disegno coerente: lavorare ai fianchi l'Ue per renderla più vulnerabile. Incroci pericolosi e scelte necessarie

Le ingenze sono diverse, gli interessi non sono gli stessi, le posizioni possono apparire agli antipodi ma gli obiettivi sono simmetrici e più passi si avvicina al vertice di Donald Trump alla Casa Bianca, più ci si confronta con la strategia di Elon Musk in politica, più ci si misura con gli obiettivi di Putin fuori dai suoi confini e più ci si rende conto che la convergenza c'è, è reale, è alla luce del sole, e ha al centro un unico grande interesse strategico che permette di armonizzare in un'unico calderone, le posizioni di Trump di Musk e di Putin. In tre parole tutt'altro che retoriche: distruggere l'Europa. Distruggere l'Europa non significa farla saltare in aria con un ordigno. Ma significa fare tutto il necessario per renderla più vulnerabile, più divisa, più debole, scommettendo sulla sua esplosione politica e investendo le proprie energie per provare a sostenere la crescita dei partiti che al centro del proprio programma elettorale hanno la deflagrazione dell'Unione europea. Aleksandr Dugin, filosofo e politologo russo un tempo con buone entrate al Cremlino, qualche giorno fa ha sintetizzato il tutto con un efficace post

su X. "Primi passi: Germania: AfD urgentemente al potere. Regno Unito: Starmer giù, Farage su. Meloni: lasciare restare le sue origini ideologiche e la razzionalità e spendere in misure populiste per comprare i voti. Macron: fuori, Le Pen dentro. Tutto il resto ha poca importanza. È facile da fare. È ora di andare". Definire il perimetro esatto all'interno del quale poter dimostrare con certezza assoluta la presenza di un'influenza esterna non è facile e anche sentenze come quella della Corte della Romania, che ha annullato un'elezione per interferenze russe, possono lasciare perplessi anche coloro che combattono le interferenze russe. Ma quello che può essere utile mettere insieme nel nostro ragionamento non sono gli effetti dell'ingerenza ma le ragioni di essa. Il vero scopo da discutere: Putin, Musk e Trump, sull'Europa del futuro, hanno sogni speculari. Nessuno ha interesse ad avere un'Europa più forte, più integrata, più solidale. Per Trump, avere un'Europa in salute, con un'economia sana, in crescita, e con paesi armamentati, non ostaggio di partiti anti europei, potrebbe essere un problema. (segue a pagina quattro)

Che animale politico è Meloni

Solo una capace opportunisto o c'è qualcosa di più solido? Domande

Esiste un modello politico chiamato Meloni? La presidente del Consiglio aveva diciotto anni quando a Fiuggi fu abbandonata la casa di Giuliano Ferrara del padre, come disse allora il defunto di Almirante, Gianfranco Fini. Dunque la sua maturità è estranea al retaggio del fascismo del reduzione. Con il fenomeno Berlusconi, il maggioritario e l'alternanza di governo, il sistema dei partiti usciti dallo schema dell'arco costituzionale, l'esclusione della destra postfascista dall'area della presentabilità governativa. I primissimi passi della giovanissima attivista e dirigente poggiavano su questo terreno. Quasi trent'anni fa il suo destino era già ingabbiata, infragilita e deprezzata la cornice di democrazia liberale classica entro la quale le élite occidentali hanno cercato di muoversi o hanno registrato una pericolosa stasi e un arretramento in un mondo in tumultuosa evoluzione o involuzione. (segue a pagina quattro)

alla destra, ma recuperando autonomia d'azione in quei panni come alleato indipendente e partito di opposizione. Il codice genetico di Meloni è quello, e alla fine una svolta originata, nella crisi delle varie soluzioni politiche succedutesi (Berlusconi, Monti, Renzi, grillini e Lega, centrodestra più grillini, Draghi), la porta alla guida di una maggioranza di centrodestra resa possibile dal suo successo personale nell'alleanza, dalla facecchia della sinistra, dalla divisione con i grillini o post-grillini di Conte, dalla scomparsa di centrodestra e qualche mese ci si domanda che animale politico sia Meloni, che cosa rappresenti davvero. La domanda è pressante perché il Meloni coordinato con Palazzo Chigi. La gestione del risparmio è al cuore anche dell'operazione Bpm perché coinvolge la società Anima (controllata dalla banca milanese più Poste e Calligro) nella quale ha comprato il 3 per cento di Mps. (Cinquanti segue nell'inserto IV)

La rapacità trumpiana sul G7

Il colpaccio in Canada e una nuova, aggressiva interferenza

Milano. "Mio figlio, che ha tre anni, mi ha detto che vuole andare su Marte, quindi credo che Musk sia la persona giusta con cui metterlo in contatto", ha detto Pierre Poilievre, leader del Partito conservatore canadese, commentando l'endorsement dell'uomo più potente del mondo ora impegnato a tagliare la burocrazia americana e a sostenere leader politici trumpiani nei paesi alleati del G7. Poilievre, 45 anni, parlamentare da ventuno anni, ex ministro e guida dei conservatori del 2022, esponente dei cosiddetti "blue Tory", l'ala più a destra del partito, è molto avanti nei sondaggi: si voterà entro l'anno, e lui è già descritto come il prossimo premier del Canada. Musk lo promuove già da dicembre, quando Donald Trump, vincitore delle presidenziali americane, ha lanciato la sua politica sui dati come strumento di governo - una minaccia - non soltanto dei rivali dell'America, ma soprattutto dei suoi

rivali. Pur non essendo ancora stata adottata - Trump s'insedia il 20 gennaio - non sembra, ma non è ancora in fase di contatto, un accordo che ha avuto un impatto concreto sul Canada, e nemmeno piccolo: il premier Justin Trudeau, al potere da dieci anni, si è dimesso. Anzi, è stato costretto a dimettersi in seguito a una rivolta interna al suo governo dovuta proprio al fatto che alcuni suoi ministri lo hanno accusato di non essere né pronto né adatto a gestire la rinovata minaccia di dati da parte di Trump. Trudeau era andato a Mar-a-Lago alla fine di novembre, aveva detto che l'incontro era stato produttivo anche Trump per la verità, solo per iniziare a dire che l'America dovrebbe annettere il Canada: suo figlio Eric, per Natale, gli ha messo dentro il carrello di Amazon il Canada, la Groenlandia e il Canada di Panama e dopo poco più di un mese si è dimesso. (Prodezzi segue a pagina quattro)

Risparmi chi può

Perché il Mel vuole un decreto per ampliare i poteri del golden power. Attenzione su Unicredit e Natixis

Roma. Il ministero dell'Economia e delle Finanze si affrettava per preparare un decreto che amplifichi i poteri del golden power e delle banche. E' questa la mossa (che dovrà superare le resistenze di Palazzo Chigi e del sottosegretario alla presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano) per ostacolare due operazioni finanziarie condotte da soggetti considerati lontani politicamente, se non proprio ostili, e sostanzialmente anti nazionali, anche nel caso in cui venissero panni italiani. La prima è l'offerta pubblica di scambio (Opas) lanciata dall'Unicredit guidata da Andrea Orsel su Banco Bpm gestito da Giuseppe Castagna, la seconda è l'accordo tra Assicurazioni Generali e la banca francese Natixis che gestisce patrimoni. Quando uscirà, se uscirà, vedremo come sarà argomentato formalmente il Dpcm, tuttavia la questione che accomuna entrambe le operazioni è la difesa del risparmio italiano. Il timore è che venga risucchiato verso altri lidi, come l'odiatissimo Parigi, anche se in realtà la maggior parte degli impieghi attraverso i fondi o le banche italiane finiscono negli Stati Uniti perché alla fine della fiera il rendimento conta più della handiera. Il golden power è stato introdotto nel 2012 e riguardava cinque settori (difesa, sicurezza nazionale, energia, trasporti e comunicazioni), poi via via è stato esteso a quasi tutti l'attività economica, anche alla finanza nel 2021 avendo però nel mirino soprattutto la fintech. E' frutto del nuovo Zeitgeist protezionista, ma è vero che il risparmio italiano verrebbe messo in pericolo? Prendiamo Unicredit-Bpm. Il governo è convinto che l'Opas di Orsel abbia come obiettivo e non solo come effetto secondario, di scorporare il terzo polo bancario che dovrebbe nascere con Banco Bpm e Mps. Vendere l'ultima tranche della banca senese è una necessità del Tesoro e Giancarlo Gagnone ha trovato l'acquirente ideale nella milanese ex Banca popolare. Poi si sono aggiunti Francesco Milleri e Francesco Gaetano Calligro e ventiquattro azionisti rilevanti di Mps su sollecitazione del Mel, coordinati con Palazzo Chigi. La gestione del risparmio è al cuore anche dell'operazione Bpm perché coinvolge la società Anima (controllata dalla banca milanese più Poste e Calligro) nella quale ha comprato il 3 per cento di Mps. (Cinquanti segue nell'inserto IV)

Il Colle e lo scudo

Quirinale in allerta per il provvedimento per gli agenti. Ipotesi ddl. Tensioni con la Lega

Roma. Siccome il frontale con il Colle è dietro l'angolo, alle 18:57 Palazzo Chigi modifica la rotta sullo scudo penale per i poliziotti. Non lo chiama scudo. Ma per estratto - non esiste un testo e nemmeno una bozza - si ragiona su un meccanismo in base al quale in casi come quello del carabinieri per i poliziotti. Non lo chiama scudo. Ma per estratto - non esiste un testo e nemmeno una bozza - si ragiona su un meccanismo in base al quale in casi come quello del carabinieri per i poliziotti. Non lo chiama scudo. Ma per estratto - non esiste un testo e nemmeno una bozza - si ragiona su un meccanismo in base al quale in casi come quello del carabinieri per i poliziotti. (Continuerà segue nell'inserto I)

Di Maio bis in Ue

La lettera di Kallas "Prestazione eccellente, va riformato". E Meloni non si oppone

Roma. La nuova vita di Luigi Di Maio continua con una conferma abbastanza clamorosa: fino al 28 febbraio 2025 sarà inviato della Ue in GdF. Ha il bene al secondo mandato dell'ex capo del M5s - già vicepresidente, plurimembro e titolare della Farmesina con Mario Draghi - è arrivato ieri a Bruxelles dai rappresentanti del 25° consiglio del Pse (Political and Security Committee). Domani la riunione del Gruppo Medio oriente giglio per gli aspetti tecnici. Lo chiamavano Giglio, ha fatto un capovolgimento. (Continuerà segue a pagina quattro)

Rai Atlantide

Chiude Viale Marzini causa allungamento e amianto (e anche il responsabile amianto è lottizzato)

Roma. Un nuovo canale da aprire è Rai Atlantide. Rai annegata, le meraviglie di uno sfascio. Dal 17 dicembre il primo piano di Rai Atlantide è allagato, submerse. Da ieri, con decisione straordinaria, del cd Rai, viene chiuso il palazzo, per fuge di amianto, e si lavora in smart working. Il responsabile amianto Rai chi è? Anche questo è lottizzato e verrà nominato più avanti, quando i partiti troveranno un'intesa sulle nomine. Il "pattume" di Report (definizione di Marina Berlusconi) cosa volete che sia rispetto a Rai fango vero? (Ciarso segue nell'inserto I)

L'ultimo radical chic

Furio Colombo, grande attraverso del Secolo agnellesco e capalbiese

I molti che blaterano oggi a sproposito di radical chic nell'accezione di chic come chi mette la mano davanti alla bocca tossendo e magari non più nazista, e sia pure gravato da mutui trentennali, costoro dovrebbero studiarsi bene Furio Colombo, ultimo esemplare della razza vera, mancato ieri. A km zero dall'originale definizione di Tom Wolfe, dunque non si sa se pentere nere in questo momento, ma il caso dell'Avvocato, Park Avenue, è un caso all'Avvocato, istituti di cultura, Rai International, negozio Brooks Brothers, Colombo è stato l'ultimo al fiore di quella famiglia che ha fatto il suo nome e famiglia che intrecciava la Fiat, capitalista sede di New York, Capibiese quando era ancora Capabio, praticamente la Mar-a-Lago di Repubblica. (Alinari segue a pagina quattro)

Andrea's Version

Su Sigrifo Ranucci, il collega che passa la vita a mettere quintalate di merda nel ventilatore e che sull'umorismo zoppica, mi è scappata ieri in questa rubricetta una battuta effettivamente troppo infelice, da cui pareva, e forse pareva a ragione, che gli avessi augurato di essere travolto definitivamente da un tsunami. Con relativo decesso. Bah! I miei sentimenti sono altro e gli chiedo comunque scusa. Ciò che non rappresenta un buon motivo perché il Ranucci vaneggi in un penoso comunicato di risposta dove accento il Foglio di aver polemizzato con la presidente Meloni perché non faceva nulla (sic) su Cecilia Salla; dove insomma che si scappava ieri in questa para, dove i suoi sterminati fan indicano che "causa della rovina della democrazia" Forse davvero sopravvolutando. Es tra tranquillizzanti comunque, i numerosissimi adoratori di Ranucci: lui per fortuna è vivo, è chi lo tocca che muore.





COLOMBO, ADDIO AL COMUNISTA LIBERAL CHE AMAVA STATI UNITI E ISRAELE

Manti a pagina 10

NUOVO GUASTO, TRENI ANCORA IN TILT UN CASO LE FRASI DEL CAPO DI FS

Boezi a pagina 18



IL FALCONIERE LICENZIATO DALLA LAZIO: «VOLEVO RACCONTARE LA MIA STORIA»

Materi e Puglisi a pagina 18



la stanza di *Vittorio Feltri* alle pagine 24-25 La vera forza della premier



www.intaxi.it



il Giornale



www.ilgiornale.it

Editoriale

NON MUOIA SANSONE

di Alessandro Sallusti

Difficile scegliere tra principi giusti ma tra loro inconciliabili. La questione del limite dei tre mandati che sbarrà la strada tra gli altri a Luca Zaia per un quarto giro da governatore del Veneto, sta diventando una mina per il centrodestra. Lo stesso Zaia l'ha innescata ieri, annunciando che lui non ha intenzione di farsi da parte, che se il governo non sbloccherà il vincolo sarà guerra, e sarà guerra mondiale se al suo posto sarà candidato un esponente di Fratelli d'Italia perché «prima vengono i Veneti, poi viene la Lega e solo infine la coalizione». Saltiamo i tecnicismi e veniamo al dunque. È vero che Fratelli d'Italia anche in Veneto ha superato la Lega e che quindi aspiri legittimamente a indicare il nuovo governatore, ma è anche vero che in Veneto Luca Zaia, o comunque un «Partito di Zaia» con qualsiasi candidato, secondo i sondaggi vale da solo tra il 40 e il 50 per cento: difficile che senza di lui o addirittura contro di lui il centrodestra possa pensare di vincere agevolmente le elezioni. Un centrodestra che si presentasse diviso, Partito di Zaia-Lega contro Fratelli d'Italia-Forza Italia, in una Regione importante e simbolo dell'efficienza di governo delle destre quale è il Veneto, sarebbe ridicolo oltre che stupido e non resterebbe senza conseguenze politiche dagli esiti incerti ma comunque pericolosi anche a livello nazionale. Così come la sinistra in Campania - il governatore uscente De Luca ha lo stesso problema di Zaia -, il centrodestra in Veneto non si gioca infatti solo il governo di una Regione, ma una storia di unità e solidità che dura da trent'anni e che a qualsiasi livello è sempre stata l'arma vincente nei confronti di una sinistra divisa e litigiosa. Ovviamente non tocca a noi stabilire chi debba fare delle rinunce, quello che è inammissibile è chiedere ai veneti di rassegnarsi a un destino il governo delle sinistre - ancora evitabile se solo si riuscisse a usare buon senso. Il tempo non manca, nelle prossime settimane verificheremo se mancheranno volontà e lucidità da parte di tutte le parti in causa, Zaia compreso, perché «muoia Sansone con tutti i filistei», chiunque la metta in pratica, non è una ricetta politica degna di una classe dirigente.

PARLA IL MINISTRO VALDITARA

Scuola, cambia tutto: latino dalle medie

Più lettura e storia (vera) fin dalle elementari: «Con la tradizione costruiamo il futuro»



di Stefano Zurlo

Potenziamento del latino, musica, arte e sdoppiamento di storia e geografia. Sono alcune delle principali novità della scuola che verrà. Dopo oltre cento consultazioni con associazioni di genitori, di categoria e comitati studenteschi, la Commissione chiamata a sostenere il mi-

nistero nella stesura dei nuovi programmi ha dato corpo al progetto che ieri lo stesso ministro ha presentato sotto forma di decreto al Consiglio dei ministri. «Il meglio della nostra tradizione per una scuola capace di costruire il futuro», dice al *Giornale* il ministro Valditara.

a pagina 3 con Borgia a pagina 2

ALLEANZE ELETTORALI

Il centrino del Pd già destinato al nulla

di Augusto Minzolini a pagina 19

ATTACCO AGLI ALLEATI

Zaia, rivolta e ultimatum

Il governatore leghista: «Se Fdi vuole il Veneto, strade separate. Chi è in Parlamento da 30 anni non dia lezioni»

Il governatore del Veneto Luca Zaia accende la miccia nel centrodestra al terzo mandato: «Se Fdi vuole il Veneto, prenderemo strade diverse. È stucchevole che la lezione venga da bocche che da 30 anni sono sfamate dal Parlamento». «Il centrodestra sceglierà il candidato migliore», la replica di Fdi.

Di Sanzo e Napolitano a pagina 5

L'APPELLO DI CONFINDUSTRIA

Orsini rilancia il piano per far crescere il Pil

Gian Maria De Francesco

Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, presentando a Milano il rinnovo dell'accordo tra Intesa Sanpaolo e la principale associazione imprenditoriale, ha ribadito ancora una volta che c'è bisogno di rilanciare il prodotto interno lordo.

a pagina 6



LA PRINCIPESSA

«Il cancro se ne va» La rinascita di Kate

Orsini a pagina 15

GIÙ LA MASCHERA

FACCE DI BRONZO

di Luigi Mascheroni

Se è vero che lo sport è una metafora della vita, le Olimpiadi di Parigi lo sono della nostra epoca. Tutto ciò che è woke, green e inclusivo - splendente all'apparenza - alla lunga si rivela per quello che è. Falso. E non sono passati neppure sei mesi.

Hanno provato a farci credere che la cerimonia di apertura fosse una citazione di un rito dionisiaco. Ma quegli apostoli-trans erano così sospettili... Poi ci hanno assicurato che le acque della Senna fossero limpide. I nuotatori, rimettendo l'anima, hanno svelato l'inganno. Ci hanno anche spiegato che un pugile maschio può percepirsi femmi-



na, e non c'è nulla di male. Tranne che per la donna che lo affronta. Hanno magnificato il villaggio olimpico coi letti di cartone riciclabile e le camere senza aria condizionata: molto sostenibile dall'ambiente. Meno dagli atleti. E persino le medaglie sono meglio senza antiossidanti che inquinano. E infatti ieri si è saputo che cento atleti le hanno restituite perché completamente rovinate. Quelle d'oro sono d'argento rivestite d'oro. E quelle di bronzo sono un mix di rame, zinco e stagno. Quel che resta di una Olimpiade...

Le hanno bagnate nella Senna? Sono di un metallo ma si percepiscono di un altro? O sono medaglie fluide? I Giochi di Parigi - i più ideologizzati della storia dopo Berlino '36 - dovevano celebrare il trionfo del macro-woke. Invece il woke perde smalto. E Macron è già arrugginito. Succede quando si tenta di ricoprire l'ineluttabile realtà delle cose con una passata d'oro falso. E non stiamo parlando di medaglie.

all'interno

IL RUOLO DEGLI USA Tregua a Gaza c'è l'accordo Ma si litiga sui dettagli

di Fiamma Nirenstein

Netanyahu adesso ha deciso che la strada della vittoria può entrare in pausa, o almeno compie difficili evoluzioni. Il mondo pesa sulle sue spalle mentre ormai si discute che la sua scelta è quella di andare a un accordo duro, scivoloso, imperfetto.

con Basile, Cesare e Robeco alle pagine 12-13

L'ANALISI

È un'intesa che più di tutti premia Hamas

Gian Micalessin

a pagina 14



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA)...



IL GIORNO

Speciale
MARCA

Speciale
VIVERE
LODI

MERCOLEDÌ 15 gennaio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Brescia, perquisizioni e squat. «Diritti rispettati»

Ecologiste sotto choc «Spogliate in questura» Il caso in Parlamento

F. Magni a pagina 7



Lecco, parla uno dei ragazzi

L'alcol, la velocità e l'amica in coma «Un vero macello»

De Salvo a pagina 15



Nuovo stop dei treni, bufera politica

Un guasto alla stazione Termini di Roma manda in tilt la rete per alcune ore: ritardi in tutta Italia. In mattinata il maltempo aveva fermato il Sud L'ad di Ferrovie: disagio limitato, non un disastro. Le opposizioni attaccano il ministro dei trasporti Salvini: «Venga a riferire in Aula»

D'Amato
a pagina 9

L'ipotesi del governo

Niente indagini automatiche sugli agenti in servizio

Caccamo a pagina 6

Intervista al forzista: uniti si vince

Tosi avverte: «Il Veneto non dipende da Luca Zaia»

Arminio a pagina 4 e 5

Famiglie e Fisco

In arrivo il nuovo Isee, i titoli di Stato non contano

Troise a pagina 20

TREGUA IN MEDIO ORIENTE, SÌ DI NETANYAHU CON «GLI OSTAGGI LIBERI»
GLI USA: GESTIONE DELLA STRISCIA AD ANP E ONU. CAUTO OTTIMISMO

Una manifestante a Tel Aviv, Israele, chiede il rilascio degli ostaggi israeliani e il cessate il fuoco per la guerra di Gaza



Israele-Hamas, aspettando la pace

«La tregua è questione di giorni o di ore». Il premier israeliano, Benjamin Netanyahu, rimanda la palla nel campo di Hamas e del suo leader, Mohammad Sin-

war, e si dice pronto al cessate il fuoco se saranno rilasciati tutti gli ostaggi israeliani. Il segretario di Stato Usa, Antony Blinken, dice che «non siamo mai

stati tanto vicini a un accordo». E per il futuro della Striscia di Gaza, si traccia l'ipotesi di una gestione tra l'Anp e l'Onu.

Baquis e Ottaviani alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Le lombarde in Serie A



Il Milan rimonta e batte il Como L'Atalanta trema ma riprende la Juve

Servizi nel Qs

Dal Drive-In alle librerie

Il comico Pistarino debutta nel noir «Mi manda Carrisi»

Arcesi a pagina 17



Nuovi guai giudiziari per la stilista

Stalking, Franchi rischia il processo

Gabrielli a pagina 13



Due mesi di buio sul cooperante

Italiano arrestato in Venezuela

Jannello a pagina 13



A 125 anni dalla morte di Wilde

Il dandy oggi? Un vero signore

Mattoli a pagina 30

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per la difesa immunitaria.

RAFFREDDORE



Oggi lo speciale

ELON MUSK Burattinaio della destra Usa e globale. Dai social allo spazio, l'«uomo nuovo» del capitalismo. Un inserto di 12 pagine all'interno



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Geopolitica di Trump; Mercosur, bomba agricola; Siria, anno zero; Macron, fine mandato caotico



Visioni

INTERVISTA Basel Adra e Yuval Abraham, registi di «No Other Land». Gaza, la Cisgiordania, l'occupazione Cristina Piccolo pagina 15

CON: L'ANNO PIÙ GRANDE + EURO 2,30

il manifesto quotidiano comunista oggi con le monde diplomatique

MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2025 - ANNO LV - N° 12 www.ilmanifesto.it euro 3,50

Israele La vittoria di Netanyahu sa di sconfitta MICHELE GIORGIO Spiegano bene la realtà di Israele le parole «sconfitta» e «resa» che i ministri dell'estrema destra Bezalet Smotrich e Itamar Ben Gvir usano in queste ore per descrivere l'approvazione dell'accordo di cessate il fuoco con Hamas a Gaza e lo scambio tra ostaggi israeliani e prigionieri politici palestinesi. — segue a pagina 3 —

all'interno Intanto a Gaza Voglia di tregua e tanta disillusione. Sotto le bombe RAID INCESSANTI, famiglie sterminate e 204esimo giornalista ucciso da Israele. Ma qualcuno pensa che l'escalation possa essere il segno che qualcosa sta per succedere. ELIANA RIVA PAGINA 2

Benjamin Netanyahu e Donald Trump foto di Susan Walsh/Ap

Atteso oggi l'annuncio della tregua a Gaza. Sul tavolo lo stesso accordo proposto da Joe Biden a maggio: nel mezzo il massacro di decine di migliaia di palestinesi e l'abbandono degli ostaggi. Israele ha aspettato l'arrivo di Trump: un regalo di benvenuto in cambio della mano libera in Cisgiordania pagine 2,3



IL CONSIGLIO DEI MINISTRI APPROVA IL DECRETO SUL DIMENSIONAMENTO DEGLI ISTITUTI La scuola di Valditara premia chi taglia

Il ministro Valditara applica la sua contestata idea di merito. Così anche il dimensionamento di alcuni istituti, previsto già dal governo Conte, diventa un meccanismo premiale. Ieri il consiglio dei ministri ha approvato un decreto legge che introduce nuove misure agevolative come la possibilità di istituire classi anche senza il requisito del numero minimo di studenti, la salvaguardia del contingente amministrativo (Ata) e la nomina di un docente con funzioni vicarie del dirigente scolastico. Fc Cgil: «è una ritorsione». CIMINO A PAGINA 4

CISL, FIALS E NURSIND DISPOSTI AL SÌ Sanità, salta il tavolo sul contratto Sembrava prossimo alla firma il contratto per il comparto sanità ma il tavolo è saltato. Ai sindacati è stata proposta una perdita di potere d'acquisto del 10%. Favorevoli solo Cisl (con una rappresentanza del 24%), Fials (12%) e Nursind (11%), è mancata la maggioranza dei lavoratori del comparto. CAPOCCI A PAGINA 7

STATI UNITI «Prove sufficienti per condannare Trump» Il report del procuratore speciale Usa Jack Smith sul tentato golpe del 2020. «Se non fosse stato per l'elezione di Trump e il suo imminente ritorno alla presidenza» «le prove raccolte sarebbero state sufficienti per ottenere una sua condanna al processo». CATUCCIA PAGINA 9

VERTICE A HELSINKI Al via la missione Nato nel Baltico La Nato guarda ai mari del Nord e si attrezza per gli scontri del futuro. Dal summit dei Paesi baltici dell'Alleanza di Helsinki, il segretario generale Mark Rutte annuncia la nascita della missione Baltic Sentry (Sentinella del Baltico). Verranno schierati mezzi e uomini per contrastare le «flotte fantasma» dopo il moltiplicarsi negli ultimi mesi di incidenti sospetti alle infrastrutture strategiche sottomarine forse ad opera di Cina e Russia. Rutte: «Le minacce alle nostre infrastrutture avranno delle conseguenze». ANGIERI A PAGINA 8

CULTURE Piperno, la rivoluzione alla luce del sole La morte a 83 anni di Franco Piperno. Raffinato intellettuale, leader di Potere operaio, fu protagonista del lunghissimo '68 italiano. Colpito nel '79 dal mandato di cattura del 7 aprile, fu esule in Francia e Canada prima del ritorno nella sua Calabria COLOMBO, DIONESALVI A PAGINA 12

MOVIMENTI La Pantera a Roma, un giorno di 35 annifa Il 15 gennaio del 1990 alla Sapienza si occupava la facoltà di lettere: era il movimento che pose fine alla contro-rivoluzione degli anni Ottanta. E anticipò ed evocò pratiche, concetti e intuizioni che avrebbero caratterizzato gli anni successivi. SANTORO A PAGINA 16



Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 385/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Dpa/CPI/M/232103





Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 147-N°14 ITALIA Sped. in A.P. 08.03.2003 con L.46204 art.1 c.1 DDG 91

NAZIONALE



Mercoledì 15 Gennaio 2025 • S. Mauro

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

1939-2025

Addio a Capaldo il banchiere civil servant

A pag. 19



Mercato bloccato

Calcioscommesse Salas arrestato Lazio, salta l'affare

Marcangeli nello Sport



L'opera compie 125 anni

Roma, la Tosca in scena come la vide Puccini

Antonucci a pag. 26



Sicurezza, si muove il Quirinale

► Il governo riceverà i rilievi del Colle sul ddl. Agenti, niente scudo penale ma lo status degli 007
► Il punto di Meloni con i ministri: cala lo spread e frenano gli sbarchi, merito della stabilità

ROMA Dal 15 Sicurezza: nessuno scudo penale per gli agenti, ma status simile a quello degli 007. Accolti i rilievi del Quirinale. Bassi, Bechis, Bulleri, Carini e Errante alle pag. 7, 8 e 9

L'editoriale

L'USO (E L'ABUSO) DEL TERMINE SOVRANISTA

Ferdinando Adornato

Da qualche tempo, se si vuole ostracizzare una qualche posizione politica, la si mette all'indice pronunciando un semplice, decisivo anatema: "sovranista". Nel discorso pubblico internazionale, così come in quello di casa nostra, il concetto di "sovranismo" è così diventato una sorta di stigma capace, con una sola parola, di identificare il "nemico". Ma siamo proprio sicuri di non essere di fronte al disinvoltato uso di un neologismo inadatto a descrivere la realtà dei fatti? Secondo la Treccani il "sovranismo" è quella posizione politica che "propugna la difesa o la riconquista della sovranità nazionale da parte di un popolo o di uno Stato in antitesi alle dinamiche della globalizzazione e in contrapposizione alle politiche sovranazionali". Ebbene, alla luce di questa definizione, oggi chi si può legittimamente definire "sovranista"? Cominciamo dall'Europa. Certamente è stata "sovranista" la decisione degli Inglesi di votare la Brexit, fuoruscendo dal consenso dell'Ue.

Continua a pag. 28

A Termini guasto tecnico, maltempo al Sud

Treni, altra giornata da dimenticare L'ad di Fs: sono disagi, non disastri

ROMA Ancora una giornata di forti ritardi e cancellazioni dei treni nelle stazioni italiane. Per non parlare delle polemiche, ieri in mattinata prima il maltempo nel Mezzogiorno e, nel pomeriggio, un guasto elettrico a Roma Termini hanno mandato di nuovo in tilt il sistema ferroviario. E l'ad Fs Donnarumma minimizza i disagi: non è stato un disastro. Urbani a pag. 12



Gli Usa: speriamo nell'intesa entro sabato

Gaza, attesa per il via libera di Hamas I parenti: Schindler's list sugli ostaggi

ROMA Gaza, a un passo dal traguardo, ma resta il nodo della liberazione totale degli ostaggi e della presenza israeliana nella Striscia. La bozza di accordo è sul tavolo di Mohammed Sirwar e su quello del premier Benjamin Netanyahu. Genah, Paura, Troili e Ventura alle pag. 2, 3 e 4



La principessa torna all'ospedale oncologico, ma per confortare i malati



La gioia di Kate: il cancro sta arretrando

La principessa del Galles Kate Middleton al Royal Marsden (foto AP) Bruschi a pag. 17

Nuovo caso Sala in Venezuela: italiano arrestato

► Cooperante sparito dopo il fermo di 2 mesi fa I timori di una ritorsione anti-Italia di Maduro

Valeria Di Corrado

Cooperante sparito in Venezuela: si teme che l'arresto sia una ritorsione contro l'Italia che non sostiene il regime di Maduro. Alberto Trentini, nel Paese per portare aiuti umanitari, fermato due mesi fa e di lui da allora si sono perse tutte le notizie. Per la Farnesina un altro caso Sala. Ieri Caracas ha espulso tre diplomatici italiani. L'angoscia della madre: «Bisogna fare presto, ha bisogno di medicine». A pag. 15 Mayer e Pace a pag. 15

Castellammare

Alunni molestati in cella la prof aggredita a scuola

CASTELLAMMARE DI STABIA (NA) Choc a scuola, arrestata una professoressa: avrebbe molestato 4 alunni e 3 alunne di 11 e 12 anni. Con uno ha compiuto atti sessuali. Gli abusi in una saletta. Sautto a pag. 16

Il commento



L'AUTOGOL DEL FALCONIERE ESIBIZIONISTA

Andrea Sorrentino

Come Los Angeles, che brucia nel falò delle sue vanità, anche il falconiere della Lazio... Continua a pag. 28 Abbate nello Sport

BRIGLIA

1949

COLLECTION SPRING SUMMER 2025
[BRIGLIATRAS.COM](https://www.brigliatras.com)

Il Segno di LUCA

SCORPIONE COGLI L'ATTIMO

In questi giorni la configurazione sinuosa elementi che hanno diversi punti di risonanza con il tuo segno. È un periodo vivace, anche se sei forse un po' combattuto, indeciso su come investire delle energie così dirompenti. Nel lavoro godi di aspetti favorevoli che ti consentono di andare finalmente oltre rispetto a tensioni troppo invasive. Approfitta dell'atteggiamento spontaneo e positivo per muovere con efficacia le tue pedine. **MANTRA DEL GIORNO** Le emozioni hanno sempre la meglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo a pag. 28

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; *Roma stregata* € 6,90 (solo Roma); *L'era dei ghiacci* - Vol. 2* € 6,90 (solo Roma)



il Resto del Carlino

Speciale

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

MERCOLEDÌ 15 gennaio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

MARCA

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia-Romagna: governo e Abi in campo

Fondi per l'alluvione, ecco altri 30 milioni Mutui, un anno di stop

Principini a pagina 7



Serie A: oggi Inter-Bologna

Vince il Milan Atalanta-Juve finisce pari

Nel Qs



Nuovo stop dei treni, bufera politica

Un guasto alla stazione Termini di Roma manda in tilt la rete per alcune ore: ritardi in tutta Italia. In mattinata il maltempo aveva fermato il Sud L'ad di Ferrovie: disagio limitato, non un disastro. Le opposizioni attaccano il ministro dei trasporti Salvini: «Venga a riferire in Aula» **D'Amato** a pagina 10

L'ipotesi del governo

Niente indagini automatiche sugli agenti in servizio

Caccamo a pagina 8

Intervista al forzista: uniti si vince

Tosi avverte: «Il Veneto non dipende da Luca Zaia»

Arminio a pagina 4 e 5

Famiglie e Fisco

In arrivo il nuovo Isee, i titoli di Stato non contano

Troise a pagina 20

TREGUA IN MEDIO ORIENTE, SÌ DI NETANYAHU CON «GLI OSTAGGI LIBERI» GLI USA: GESTIONE DELLA STRISCIA AD ANP E ONU. CAUTO OTTIMISMO

Una manifestante a Tel Aviv, Israele, chiede il rilascio degli ostaggi israeliani e il cessate il fuoco per la guerra di Gaza



Israele-Hamas, aspettando la pace

«La tregua è questione di giorni o di ore». Il premier israeliano, Benjamin Netanyahu, rimanda la palla nel campo di Hamas e del suo leader, Mohammad Sin-

war, e si dice pronto al cessate il fuoco se saranno rilasciati tutti gli ostaggi israeliani. Il segretario di Stato Usa, Antony Blinken, dice che «non siamo mai

stati tanto vicini a un accordo». E per il futuro della Striscia di Gaza, si traccia l'ipotesi di una gestione tra l'Anp e l'Onu.

Baquis e Ottaviani alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Bologna, dal 24 gennaio

Giochi per bimbi ed eventi La nuova piazza XX Settembre

Mastromarino in Cronaca

Bologna, la raccolta firme

Città Trenta Ultimo sprint per il referendum

In Cronaca

Imola, impegno per l'istruzione

Fondazione, 2,7 milioni per il territorio

Agnessi in Cronaca



Nuovi guai giudiziari per la stilista

Stalking, Franchi rischia il processo

Gabrielli a pagina 15



Due mesi di buio sul cooperante

Italiano arrestato in Venezuela

Jannello a pagina 15



A 125 anni dalla morte di Wilde

Il dandy oggi? Un vero signore

Mattioli a pagina 30

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore o i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per la difesa immunitaria.

RAFFREDDORE

DIERRE
 La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
 STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
 www.dierregold.it
 Via Fieschi 1/2 Genova
 tel 010 581518

DIERRE
 La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
 STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
 www.dierregold.it
 Via Fieschi 1/2 Genova
 tel 010 581518

MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2025

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50 € (Solo a Genova e provincia in abbonamento obbligatorio con Gazzetta dello Sport a 1,90 €) - Anno CXXXX - NUMERO 12, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.marczonadvertising.it

INUMERI DELLA VERGOGNA

MICHELE BRAMBILLA
CI SI LAMENTA, MA QUANTO CIBO BUTTIAMO VIA?

Tra le tante vecchie virtù che abbiamo da un pezzo relegato tra le antichità inutili, ce n'è una ormai talmente desueta che credo che i giovani non conoscano neppure il vocabolo che la definisce: la parsimonia.

Era parsimonia passarsi i vestiti tra fratelli, e anche chiedere aiuto ai parenti: ero il più piccolo di quattordici cugini e non ho mai avuto un cappotto nuovo. Era parsimonia riutilizzare buste e fogli di carta, spegnere le luci, centellinare il dentifricio e «le preziose mille lire» di cui scrisse Pasolini.

La parsimonia aveva poi un posto fisso a tavola. Le polpette, i pancotti, i minestrini, il riso e latte erano salvataggi creativi del cibo che altrimenti sarebbe andato a male, come dicevano quei nonni che, se avanzava qualcosa, ci ricordavano che da qualche parte del mondo c'era, in quello stesso momento, qualche bambino che soffriva la fame. La parsimonia non era dettata solo dalla povertà. Anche chi stava bene, e direi perfino i ricchi, pensavano che lo spreco fosse un peccato contro Dio e contro l'umanità.

Riflessioni e ricordi forse da vecchi rimbambiti: ma che mi pare si impongano dopo la lettura di alcune notizie di questi giorni. Sul Secolo di venerdì, Silvia Campese ci ha informati che nel 2024, nella sola diocesi di Savona, la Caritas ha recuperato - dai supermercati, dalle mense scolastiche, dai negozi e anche dalle case di privati cittadini - 63 tonnellate di cibo ancora buono che stava per essere gettato via e che invece, per fortuna, ha potuto garantire due pasti al giorno, per ogni giorno dell'anno, a 175 persone con difficoltà economiche.

Ma non sempre associazioni benemerite come la Caritas, o come il Banco Alimentare, riescono a evitare lo spreco. Ieri, sempre qui sul Secolo, c'era un'inchiesta di Silvia Pedemonte, dalla quale abbiamo appreso che ogni anno, in Liguria, 38.639 tonnellate di cibo ancora buono finiscono in discarica. Vuol dire che ogni ligure butta via 25 chili di cibo all'anno.

Non si tratta di fare del moralismo, ma di chiederci se nella nostra società dei consumi, che sarà sicuramente il migliore dei mondi possibili, non ci sia qualcosa da cambiare, e qualcosa di cui vergognarci.

IL NUOVO PRESIDENTE DEL GENOA
Sucu, prima visita in Regione
Il dossier Ferraris è sul tavolo

GAMBARDI E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 42 E 43



LO SPEZIA VERSO IL FONDO USA CASPAR
Niang rinforzo per la Samp
Cori razzisti, Brescia multato

ARRICHELLO ENA POLETANO / PAGINE 44 E 45



BUCCI: «DISAGI PER GLI AUTOMOBILISTI, CI FAREMO SENTIRE». RICHIESTA BIPARTISAN ANCHE DEL COMUNE DI GENOVA. FERROVIE, BUFERA SU SALVINI

Autostrade, Liguria contro i pedaggi Guasto a Roma, treni di nuovo fermi

Documento votato in Regione da tutti i partiti: «Viaggi gratuiti o scontati in presenza di cantieri»

In Liguria i partiti trovano l'unità nella mobilitazione contro i disagi sulle autostrade e i rincari dei pedaggi. Regione e Comune di Genova hanno approvato due ordini del giorno bipartita. La Liguria chiede l'esenzione totale o parziale del pagamento in caso di disagi dovuti ai cantieri. Il presidente Bucci promette: «Ci faremo sentire». Nuove polemiche sulle Ferrovie, dopo un guasto a Roma che ieri ha provocato gravi disagi in tutta la linea.

SERVIZI / PAGINE 6-9

VERSOLE AMMINISTRATIVE

Emanuele Rossi / PAGINA 7

Incontro Pd-Italia Viva ci sono le condizioni all'alleanza per Genova

Più vicino il ritorno di Italia Viva nel centrosinistra a Genova, dopo l'incontro tra i renziani e il Pd. Iv è disponibile, «ma con trasparenza sui programmi e sul percorso comune».

IL CASO A BRESCIA

Del Vecchio e Serra / PAGINA 11

Attiviste accusano: «Spogliate in questura La polizia: «Perquisite»

Alcune attiviste di Brescia, portate in questura dopo una manifestazione, accusano: «Costrette a spogliarci e a effettuare piegamenti». La polizia: «Regolare perquisizione».



GENOVA, UN PARROCO CHIEDE I CANCELLI ANTI-CLOCHARD
«MINACCE ANCHE IN CHIESA»
 BRUNO VIANI / PAGINA 17

GAZA, SÌ DI NETANYAHU AL CESSATE IL FUOCO. HAMAS: «VOGLIAMO IL PIANO DEL RITIRO DI ISRAELE»



I familiari degli ostaggi manifestano davanti agli uffici del governo a Gerusalemme (foto Afp)

SERVIZI / PAGINE 2-5

IL BILANCIO DELLA GUERRA

Giordano Stabile / PAGINA 5

I quindici mesi che hanno cambiato il Medio Oriente

Il nuovo Medio Oriente prende forma e porta la firma di Netanyahu. La guerra non ha solo provocato oltre 2 mila morti israeliani e 70 mila palestinesi, ma ha cambiato tutti i vecchi equilibri.

ROLLI



LA SPERANZA E' L'ULTIMA A MORIRE
 «SÌ, MA POI MUORE LO STESSO»

BUONGIORNO

Non ho mai amato un'idea caricaturale di Napoli, mi dà fastidio il racconto in cui il napoletano è uno che deve fare casino, deve dare pacche sulle spalle, addà sapè cantà - dice il sindaco Gaetano Manfredi a Claudio Velardi in una bella conversazione su Italia Oggi. E ancora: non dobbiamo diventare prigionieri di uno stereotipo, perché ci ghetizziamo, sfociamo nell'autopregiudizio, e sono poi gli stessi napoletani a convincersi che le cose vanno peggio di come sono nella realtà. Vorrei dire al sindaco di Napoli che l'autopregiudizio è la più grave delle nostre malattie. Non c'è città in cui l'autopregiudizio non ceda il passo all'autodiffamazione. E vale per l'Italia intera, impegnata in un dibattito pubblico surreale, di militarizzazione delle parole e delle piazze, terrorizzante, tintinnante di man-

Spara che ti passa

netta, e nonostante l'Italia sia il paese più sicuro d'Europa. Ma preferiamo vederci così, dentro la sparatoria che non c'è. Poi, certo, su Napoli insiste un immaginario che talvolta indugia nella mitologia: il mare, le canzoni, la pizza e il romanzo criminale. O è Gomorra o non è Napoli. Qualche giorno fa, il prefetto Michele Di Bari ha detto che nel 2024 i reati sono calati rispetto al 2023 di oltre il quattro per cento. Ci sono stati meno omicidi, meno furti, meno rapine. In crescita sono soltanto le estorsioni, o meglio le denunce d'estorsione, sintomo dell'aumento di napoletani che non ci stanno e si affidano allo Stato. Non ho visto notizie, approfondimenti, editoriali. Questa Napoli non interessa, caro sindaco Manfredi. Napoli interessa se canta e se spara, e se spara di meno si fa finta di niente.

MATTIA FELTRI

DIERRE
 La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
 STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
 www.dierregold.it
 Via Fieschi 1/2 Genova
 tel 010 581518

DIERRE
 La sterlina di Re Carlo III
UN VALORE NEL TEMPO
 STERLINE, MARENGHI e LINGOTTI D'ORO
 www.dierregold.it
 Via Fieschi 1/2 Genova
 tel 010 581518





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Domani con Il Sole
Assegni, anticipi, calcoli, contributi e integrativa: guida facile alle pensioni 2025

Domani con Il Sole 24 Ore «Pensioni 2025 - Guida facile». Tutte le regole che disciplinano l'uscita dal lavoro. — a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Guidi poco? Con noi, l'RC Auto costa meno!

Rebel
Pay for you

FTSE MIB 35124,59 +0,93% | SPREAD BUND 10Y 124,10 +1,40 | SOLE24ESG MORN. 1323,84 +0,45% | SOLE40 MORN. 1306,57 +0,94% | Indici & Numeri → p. 37-41

Industria, attività in caduta da 22 mesi

Rilevazione Istat

Calo dell'1,5% su base annua. Timido rimbalzo (+0,3%) del confronto mensile

L'epicentro della crisi è sempre il settore auto, in flessione del 37,5%

Continua a novembre il trend negativo della produzione industriale su base annua (-1,5%). In discesa da 22 mesi consecutivi, ben 714 giorni. Uno spiraglio viene dal confronto mensile, con un mini-rimbalzo dello 0,3% su ottobre. Tra i settori c'è qualche segnale di recupero per alimentare e farmaceutica, mobili e piastrelle, navi ed aerei. L'epicentro della crisi è sempre rappresentato dall'auto, giù del 37,5 per cento. Secondo l'ultima indagine di Bankitalia, aumenta dal 21 al 30% la quota delle imprese pessimiste sul quadro economico generale.
Luca Orlando — a pag. 3

L'ANALISI

UNA NUOVA INIZIATIVA FISCALE EUROPEA PER SPINGERE GLI INVESTIMENTI

di **Stefano Manzocchi**
— a pagina 3

Orsini-Messina: serve piano triennale di politica industriale. Accordo da 200 miliardi

Credito e imprese

«All'Italia serve un piano triennale di politica industriale», spiegano il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini e il Cso di Intesa Sanpaolo, Carlo Messina. L'occasione è la presentazione dell'accordo di finanziamento da 200 miliardi per lo sviluppo e la competitività delle imprese tra la confederazione e il gruppo bancario.
Davi, Mancini, Picchio — a pag. 2



Banca e imprese. Da sinistra, Carlo Messina e Emanuele Orsini

COMPETITIVITÀ

Buzzella (Federchimica): «L'energia è cruciale per difendere l'industria Ue»

Cristina Casadei — a pag. 19

FIRMATO IL DECRETO

Welfare, i BTP fuori dal calcolo dell'Isee 2025 fino a 50mila euro

Finizio e Mobili — a pag. 5

3

ALIQUOTE FISCALI
Nelle bozze del modello di dichiarazione dei redditi debuttano le modifiche all'Irpef, che da quest'anno si basano su tre aliquote. Tra i righe anche il taglio agli sconti di valore superiore a 50mila euro

DICHIARAZIONI 2025

Affitti brevi, nel 730 la scelta della casa con cedolare secca al 21%

Capri e Tarabusi — a pag. 31

INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Nvidia contro Biden per la legge che limita l'esportazione di chip

Biagio Simonetta — a pag. 26

«Regole fuorvianti». Nvidia ha criticato le misure adottate dall'amministrazione Biden sull'export di chip per l'AI (nella foto Jensen Huang, CEO della società)

PANORAMA

IERI 20 PALESTINESI UCCISI
Netanyahu: si a una tregua estesa ma gli ostaggi vanno liberati tutti

«Sono pronto per un cessate il fuoco prolungato, a condizione che tutti i rapiti vengano rilasciati. È questione di giorni o ore. Aspettiamo la risposta di Hamas e poi può iniziare subito». Lo ha detto il primo ministro Benjamin Netanyahu incontrando alcuni familiari dei rapiti nel tardo pomeriggio di ieri.
— a pagina 8

Paolo Benanti
Teologo

ETICA DI FRONTIERA
LA FRAGILITÀ NASCOSTA NELLA SUPPLY CHAIN

di **Paolo Benanti** — a pagina 22

SANITÀ

Contratto infermieri, sfuma l'intesa sul rinnovo

All'ultimo minuto, per divergenze sindacali, è saltata la firma al contratto Sanità 2022-2024, che riguardava oltre 580mila dipendenti tra infermieri, tecnici e personale non medico.
— a pagina 20

ADDII. 1939-2025

PELLEGRINO CAPALDO TRA ETICA, STATO E MERCATO

di **Natalino Irti** — a pagina 16

ALTA VELOCITÀ

Treni, ancora una giornata di ritardi e guasti

Anche ieri guasti, ritardi e disservizi sulla rete ferroviaria alta velocità e non. In Calabria interrotta per maltempo la linea Salerno-Reggio. Ieri sera circolazione sospesa nel nodo di Roma.
— a pagina 20

Lavoro 24

Previsioni Wtw
Stipendi, il fisso crescerà del 3,5%

Cristina Casadei — a pag. 24

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
25% di sconto. Per info: ilsole24ore.com/Abbonamento
Servizio Clienti: 02.30.300.600

Rimadesio



Wall Street, Big tech frena ma il resto del listino risale

Bilanci

Nel 2025 l'utile per azione dei colossi tecnologici scenderà dal 36,2 al 19,2%

I "Magnifici 7" di Wall Street iniziano a perdere centralità. Soprattutto, rispetto alla redditività dell'S&P 500. Quest'anno, secondo stime di banche d'affari Usa, i profitti dei colossi tecnologici potrebbero infatti salire "solo" del 19,2% rispetto al 36,2% del 2024. Per i rimanenti titoli dell'S&P 500, invece, è previsto il raddoppio nella crescita dal 4,9% al 12,2%.
Vittorio Carlini — a pag. 6

I GIUDICI: «OCORREVA L'ASSEMBLEA STRAORDINARIA»

Cessione della rete Tim, il Tribunale di Milano boccia il ricorso di Vivendi

Antonella Olivieri — a pag. 28



LOTITO CERCA UN'ALTERNATIVA
Olympia diventa un caso
 I tifosi restano senza aquila
 Pirelli e Salomone alle pagine 26 e 27



LO STADIO CONTESO
Sul Flaminio la Roma Nuoto
 fa ricorso all'Anac
 Zanchi a pagina 19



CASO ORLANDI
Quell'ultimo «addio» all'amico
 rianima i dubbi su Emanuela
 Cavallaro a pagina 13

INTAXI, L'APP NUMERO 1 IN ITALIA

www.intaxi.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

INTAXI, L'APP NUMERO 1 IN ITALIA

www.intaxi.it

Sanza Secondina

Mercoledì 15 gennaio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 14 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
 www.itempo.it

A chi va intitolata la piazza
 DI TOMMASO CERNO

IL PIROMANE

Le date degli scontri della «rivolta sociale» a mano armata. Ecco come Landini ha incendiato la piazza «Qui ci scappa il morto»
 Parboni a pagina 2

DI GIANLUIGI PARAGONE
Difendere lo Stato da teppisti e criminali
 a pagina 2

DI DOMENICO GIORDANO
Microcriminalità di Milano. A Roma è allarme degrado
 a pagina 3

DI EDOARDO SIRIGNANO
lezzi (Lega) «Ora basta coccolare gli anarchici»
 a pagina 3

Il Tempo di Oshø
«Musk compra TikTok» Ma la Cina smentisce
 "Io me lo comprerei pure TikTok... E' che c'ho paura che poi Piero Pelù me se cancella pure da lì"
 Russo a pagina 10

I NODI DELLE REGIONI
La fronda a Nord Est
Da Zaia e Fedriga a Fontana
Rischio strappo FdI-Lega
 Campigli a pagina 9

PARLA NICOLA PROCACCINI
«Sulle orme della Thatcher
Così Giorgia rafforzerà i conservatori occidentali»
 De Leo a pagina 6

ha fatto un 48
 Giorgia Meloni compie gli anni. E lancia la sfida «Migranti e lavoro. Così l'Italia è più forte»
 Di Capua e Frasca alle pagine 4 e 5

L'OROSCOPO DI BRANKO ALLA PREMIER
Gli astri sono con lei
Per il Capricorno sarà un 2025 al top
 a pagina 4

CINQUE GIORNI ALL'INSEDIAMENTO
Trump non è al comando
ma su Gaza già si cambia
Finisce il disastro Biden
«Tregua entro il 20 gennaio»
 Trump è a cinque giorni dall'insediamento ma la sua azione è già produttiva. Il presidente ha già un programma di ricostruzione di Los Angeles dopo gli incendi, e un piano di pace in Ucraina e Medio Oriente. Che inizia dal cessate il fuoco entro lunedì prossimo.
 Tommasi a pagina 10

DI ROBERTO ARDITI
Ecco perché può essere la volta buona
 a pagina 11

DI MARTINA MELLI
Per la normalità servirà ancora molto tempo
 a pagina 11

GEOPOLITICA NELL'ARTICO
La Groenlandia apre agli Usa
Si a pattuglie Nato nel Baltico
 Riccardi a pagina 10

ARTEMISIA LAB
 RETE DI CENTRI CLINICI DIAGNOSTICI

APERTI TUTTO L'ANNO
7 GIORNI SU 7

RISPOSTE DIAGNOSTICHE IMMEDIATE
ESAMI CLINICI IN GIORNATA

SERVIZIO GLOBALE
DI SENOLOGIA

www.artemisialab.it
 www.artemisialabyoung.it

SANITÀ NEL CAOS
Niente posti auto e bagni chiusi
Vergogna al Policlinico Tor Vergata
 Dopo le segnalazioni dei lettori la direzione si «scusa per i disagi»

GIUBILEO
Piazza dei 500
Restyling solo all'85%
 Liaci a pagina 18

Sbraga a pagina 20

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.
 Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per le difese immunitarie.

VIVIN C è un medicinale a base di acido ascorbico che può avere effetti indesiderati anche gravi. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Autorizzazione del 10/1/2024.



Mercoledì 15 Gennaio 2025
Nuova serie - Anno 34 - Numero 12 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch.fr. 3,50
Francia € 2,50 € 2,00*



La Sicilia ha finalmente la sua Banca



Una nuova Banca. Fondata a Ragusa nel 1889

Il Tesoro offre 13 miliardi di euro di Btp a dieci anni, ma il mercato gliene chiede 140 miliardi

Stefano Gingolani a pag. 9

La Sicilia ha finalmente la sua Banca



Una nuova Banca. Fondata a Ragusa nel 1889

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Inquadra il QR code per iscriverti al forum commercialisti del 27 gennaio



Fondi Ue, ecco il vademecum

Pronto l'elenco delle spese che le imprese possono coprire con i fondi comunitari. Ok all'acquisto di terreni, beni usati, pagamento dell'Iva e dell'imposta di registro

Pronto l'elenco delle spese che le imprese possono coprire con i fondi comunitari. Ok all'acquisto di terreni, ma solo se c'è un nesso diretto con gli obiettivi dell'operazione. Anche Iva e imposta di registro possono trovare copertura, come pure l'acquisto di materiale usato purché il costo sia inferiore al nuovo. Lo prevede il dpr sull'ammissibilità delle spese per i programmi cofinanziati dai fondi per la politica di coesione.

Paganici a pag. 24



a pag. 29

PROGETTO PLANETARIO
Il supergrano nasce grazie all'intelligenza artificiale

Pascucci a pag. 18

Marchetti (Luiss): Trump su Medio Oriente e guerra in Ucraina vuole dei risultati rapidi



«Si tratta per il momento di una tregua, vedremo se si arriverà poi a un cessate il fuoco definitivo e alla fine alla pace», spiega Raffaele Marchetti, direttore della Luiss ed esperto di politica internazionale, in merito all'accordo Israele-Hamas che in queste ore sta vedendo la luce grazie ai negoziati in Qatar. Decisivi per sbloccare l'accordo il cambio di regime in Siria, con l'uscita di scena di Assad, e l'arrivo di Donald Trump alla Casa Bianca. Dice Marchetti: «Il prossimo presidente Usa ha necessità di mostrare al mondo la forza della sua leadership, e su Benjamin Netanyahu ha ben altra presa rispetto a Joe Biden». E dopo Gaza, toccherà alla guerra in Ucraina.

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Mosca accusa Kiev di "terrorismo energetico" per aver attaccato un suo gasdotto, il Turkstream: non hanno il senso del ridicolo, visto che loro in due anni hanno lanciato centinaia di attacchi sugli impianti energetici ucraini. Oppure sono alla cagna del gas. Perché, contrariamente a quanto racconta la vulgata dominante in occidente, la guerra per Putin non va per niente bene. Dal 2024 la Russia, impegnando tutte le risorse a sua disposizione, ha guadagnato 3.600 kmq, il 4% del territorio dell'Ucraina, una media di 20 kmq al giorno. Di questo passo per conquistare il resto delle oblate di Luhansk, Donetsk, Zaporizhia e Kherson ci vorranno ancora tre o quattro anni. Ma per raggiungere questi modesti risultati Putin ha perso 800 mila uomini, la maggior parte nel 2024. La guerra inoltre assorbe il 32,5 per cento del bilancio statale, più di sanità, istruzione, welfare. Per quanto ancora potrà resistere?

Banca Agricola Popolare di Sicilia
La Sicilia ha finalmente la sua Banca



Una nuova Banca. Fondata a Ragusa nel 1889

* Con il nuovo codice della strada a € 9,90 in più; Con La legge di bilancio 2025 a € 9,90 in più



LA NAZIONE

Speciale

MARCA

MERCOLEDÌ 15 gennaio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Perquisizioni a Firenze, Prato, Pistoia e Lucca

Scacco ai neofascisti per l'attacco ai giudici e al Capo dello Stato

Natoli a pagina 16



Intervista al comico Ruffini

«Via gli schemi Vado in radio con ironia»

Pili a pagina 34



Nuovo stop dei treni, bufera politica

Un guasto alla stazione Termini di Roma manda in tilt la rete per alcune ore: ritardi in tutta Italia. In mattinata il maltempo aveva fermato il Sud L'ad di Ferrovie: disagio limitato, non un disastro. Le opposizioni attaccano il ministro dei trasporti Salvini: «Venga a riferire in Aula» **D'Amato** a pagina 13

L'ipotesi del governo

Niente indagini automatiche sugli agenti in servizio

Caccamo a pagina 6

Intervista al forzista: uniti si vince

Tosi avverte: «Il Veneto non dipende da Luca Zaia»

Arminio a pagina 4 e 5

Famiglie e Fisco

In arrivo il nuovo Isee, i titoli di Stato non contano

Troise a pagina 20

TREGUA IN MEDIO ORIENTE, SÌ DI NETANYAHU CON «GLI OSTAGGI LIBERI»
GLI USA: GESTIONE DELLA STRISCIA AD ANP E ONU. CAUTO OTTIMISMO

Una manifestante a Tel Aviv, Israele, chiede il rilascio degli ostaggi israeliani e il cessate il fuoco per la guerra di Gaza



Israele-Hamas, aspettando la pace

«La tregua è questione di giorni o di ore». Il premier israeliano, Benjamin Netanyahu, rimanda la palla nel campo di Hamas e del suo leader, Mohammad Sin-

war, e si dice pronto al cessate il fuoco se saranno rilasciati tutti gli ostaggi israeliani. Il segretario di Stato Usa, Antony Blinken, dice che «non siamo mai

stati tanto vicini a un accordo». E per il futuro della Striscia di Gaza, si traccia l'ipotesi di una gestione tra l'Anp e l'Onu.

Baquis e Ottaviani alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

Empolese Valdelsa

Confindustria lancia la sfida «Ecco le strategie per il futuro»

Cavini in Cronaca

Empoli

Emergenza truffe agli anziani «Fate attenzione»

Puccioni in Cronaca

Certaldo

Ucciso a 17 anni Oggi il funerale con lutto cittadino

Mecarozzi nella Cronaca di Firenze



Nuovi guai giudiziari per la stilista

Stalking, Franchi rischia il processo

Gabrielli a pagina 15



Due mesi di buio sul cooperante

Italiano arrestato in Venezuela

Jannello a pagina 15



A 125 anni dalla morte di Wilde

Il dandy oggi? Un vero signore

Mattoli a pagina 30

PRIMI SINTOMI INFLUENZALI

PER I TUOI ECCI, PUOI PROVARE VIVIN C.

Vivin C agisce rapidamente contro il raffreddore e i primi sintomi influenzali. Con Vitamina C per la difesa immunitaria.

RAFFREDDORE



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Mario Orfeo



La nostra carta previsione da ANSA/ITALICA/3MI
in ed. Economy gratis in versione elettronica

Mercoledì 15 gennaio 2025

Anno 50° N° 12 - In Italia € 1,70

Verso la tregua

Gaza, le condizioni di Netanyahu: liberi tutti i rapiti

La tregua a Gaza è a un passo ma l'unico punto chiaro dei negoziati tra Israele e Hamas - mediati da Usa, Qatar e Egitto - sembra essere solo la prima fase dell'accordo e del rilascio degli ostaggi. Netanyahu: «Tutti i rapiti siano liberati». Hamas: aspettiamo le mappe del ritiro dell'Idf dalla Striscia.

di **Cafferri, Colarusso Franceschini, Lombardi Mastrolilli, Tercatin e Tonacci**
● da pagina 2 a pagina 7

Le idee

Il mondo di Trump

di **Timothy Garton Ash**

Il presidente statunitense di ritorno, Donald Trump, si qualifica come sintomo e causa di un nuovo disordine mondiale.
● a pagina 35



▲ Gerusalemme In piazza per chiedere la liberazione degli ostaggi

Troppo odio ripensare la fratellanza

di **Massimo Recalcati**

A proposito del conflitto israeliano-palestinese diversi commentatori politici hanno fatto notare come uno degli ostacoli maggiori di fronte all'ipotesi del Due popoli in Due Stati sia la presenza di spinte fondamentaliste di tipo religioso attive da ambo le parti. È una osservazione che condivido perché il discorso religioso quando viene sequestrato dal fanatismo fondamentalista tende sempre a imporre l'Uno sul Due. In questo senso esso sarebbe strutturalmente allergico al principio della democrazia che è invece sempre un'esperienza radicale del lutto dell'Uno nel nome del Due. Varrebbe la pena a questo proposito ricordare che il primo moto che orienta i legami tra i fratelli non è quello della fratellanza ma quello dell'odio e dell'inimicizia: l'odio è più antico dell'amore, il ripudio del fratello o della sorella più originario rispetto alla loro accoglienza. Questo per una ragione evidente: la nascita del fratello o della sorella impone un decentramento inevitabile alla vita del figlio, il quale è costretto a esporsi giocoforza al regime plurale del Due, all'impossibilità di essere un Uno tutto solo. In gioco è la difficile esperienza del lutto dell'Uno. Non è, infatti, possibile sottrarsi all'incontro traumatico con il Due, non è possibile consistere solo di se stessi. Accade, come sanno bene gli psicoanalisti, anche ai cosiddetti figli unici.
● continua a pagina 35

IL CAOS TRASPORTI

Treni, la disfatta di Salvini

Ancora una giornata di ritardi e disagi per chi viaggia, circolazione sospesa a Termini per un guasto elettrico. L'opposizione all'attacco, Schlein e Conte: il ministro paralizza il Paese. Renzi: pronti a mozione di sfiducia

Terzo mandato, Zaia sfida Meloni. Scontro sullo scudo alla polizia

Treni ancora in tilt, questa volta per un guasto a Roma che crea ritardi sulla rete nazionale. Sotto accusa il ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini. La segretaria del Pd Elly Schlein e il leader dei 5 Stelle Giuseppe Conte attaccano: «Paralizza l'Italia». Renzi annuncia una mozione di sfiducia. Terzo mandato, Zaia sfida Meloni. Scontro sulle modifiche al ddl sicurezza.

di **Cerami, Ciriaco, Ferrara Frascilla, Vecchio, Visetti e Ziniti** ● alle pagine 8, 9, 12 e 13



Un'attivista fermata a Brescia

Brescia

“Spogliate in questura” l'accusa delle attiviste

di **Rosario Di Raimondo**
● a pagina 10

L'energia non deve costarci il mondo

octopusenergy

Energia pulita a prezzi accessibili

octopusenergy.it

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

L'intervista

Aresu: TikTok e il dialogo di Musk con la Cina

di **Annalisa Cuzzocrea**

È lon Musk e la Cina sono più vicini di quanto si pensi, è quindi probabile che la notizia di una possibile vendita di TikTok al padrone di Tesla sia stata fatta filtrare da fonti di Pechino. Per tentare di difendersi da un bando che negli Stati Uniti potrebbe arrivare già domenica.

● a pagina 21
con un servizio di **Modolo**

Il caso



Alberto, volontario da due mesi in cella in Venezuela

di **Giuliano Foschini**
● a pagina 23

L'addio

Furio Colombo l'italiano che amò l'America

di **Gianni Riotta**

È il 1962, la cantante Joan Baez cerca qualche soldo per produrre una canzone del suo nuovo boyfriend, Bob Dylan, per i diritti servono 500 dollari, oggi circa 5.000, nessuno è disposto a tirarli fuori, se non il giovane italiano Furio Colombo - morto ieri a Roma a 94 anni.

● alle pagine 36 e 37
con un servizio di **Belpoliti**

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

NZ



LE IDEE

Se il Centro vuole ritornare eviti la "sindrome del peluche"

MARCO POLLINI - PAGINA 23



IL PERSONAGGIO

La forza della principessa Kate "Il mio tumore sta sparendo"

MARIA CORBI - PAGINA 18



LO SPORT

Juve avanti, Retegui la acciuffa Per Motta c'è un altro pareggio

BALICE, BARILLÀ, BUCCHERI - PAGINE 28 E 29



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 2025



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



1,70 € II ANNO 159 II N.14 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



L'INTESA PREVEDE LA LIBERAZIONE IMMEDIATA DI 5 SOLDATESSE PER 250 PALESTINESI E UNO STOP ALLE ARMI DI 42 GIORNI

La tregua fragile di Gaza

Sì di Netanyahu allo scambio ostaggi-prigionieri. Hamas disponibile ma chiede garanzie sul ritiro

L'ANALISI

Così il cessate il fuoco diventa una gabbia

ALESSIA MELCANGI

Nel 1989 veniva dato alle stampe il celebre volume dello studioso americano David Fromkin intitolato A Peace to End All Peace con una ricerca analitica dei fatti storici intercorsi tra il 1914 e il 1922, l'autore ci mostrava come dalla dissoluzione dell'Impero Ottomano, sancita al termine del primo conflitto mondiale, sarebbe nato il Medio Oriente contemporaneo, con i confini, le frontiere e le realtà statuali arrivate più o meno inalterate fino ai nostri giorni. Ma di più, dal titolo stesso ci anticipava l'esito politico di questa trasformazione: dalla pace di Parigi del 1920 sarebbe nato un assetto regionale frammentato, territorialmente fragile e politicamente instabile che avrebbe aperto la strada ai vari e ciclici conflitti degli anni successivi.

"Una pace per mettere fine a tutte le altre possibilità di pace" rischia di essere un titolo applicabile anche alla tregua messa a punto in questi giorni dalla nota "troika" (Qatar, Egitto e Stati Uniti) che da mesi tenta di arrivare all'ambizioso e insperato obiettivo: fermare le armi a Gaza. - PAGINA 22

DEL GATTO, MAGRÌ, SIMONI

Tregua e scambio di prigionieri: l'accordo tra Israele e Hamas non è mai stato così vicino e la comunità internazionale tenta di delineare un futuro di sicurezza e stabilità per Gaza, cercando di sottrarre all'asse anti-israeliano uno dei suoi argomenti principali: la causa palestinese. - PAGINE 2-7

Tre punti di attrito fra Europa e Stati Uniti

Giorgio Barba Navaretti

IL RACCONTO

Le macerie, i morti il prezzo dell'orrore

GIORDANO STABILE

Il nuovo Medio Oriente prende forma ancor prima che Donald Trump s'insedi alla Casa Bianca, e porta, ben incisa, la conferma di Benjamin Netanyahu. Un sogno nato trent'anni fa, dalle teorie dei neocon statunitensi e dell'ala destra del Likud. - PAGINA 6

IL DIALOGO FOA-SEGRE

"Superare il nuovo odio è la sfida più difficile"

ALBERTO INFELISE

Man mano che le notizie sulla nascita della tregua in Medio Oriente cominciano ad arrivare i volti di Anna Foa, storica dell'età moderna, e Gabriele Segre, esperto di temi di identità e convivenza, si aprono al sorriso. È un sorriso di speranza, dolore e apprensione. - PAGINA 7

I TRASPORTI

Treni ancora in tilt Salvini sotto assedio E il leghista all'angolo chiede aiuto a Meloni

AMABILE, BARONI, LOMBARDO



Ci sono voluti tre giorni prima di sentire un esponente di primo piano di FdI giustificare un minimo il ministro dei Trasporti Matteo Salvini. Le opposizioni reclamano le sue dimissioni. Ieri, intanto, ennesima giornata di passione per le ferrovie con ritardi record. - PAGINE 12 E 13

IL RICORDO

Le interviste, l'America essere Furio Colombo

ALAIN ELKANN, CESARE MARTINETTI



Furio Colombo ha incontrato, intervistato e discusso con il mondo intero. Ma adesso che è scomparso, a 94 anni, percorrendo la sua vita, i suoi articoli, i suoi libri ci si può chiedere se non sia stato il mondo ad andare da lui, attratto da una personalità magnetica, irrequieta, con un'insaziabile passione comunicativa. Tagliante e mai accomodante. Giornalista, scrittore, autore tv. Per La Stampa, da New York, dove ha vissuto a lungo, ha raccontato alti e bassi, con un radar sempre puntato sulle cose e sulle persone nuove. I suoi articoli si distinguevano per un linguaggio incalzante e aguzzo. SINIGAGLIA - PAGINE 24 E 25

LA DENUNCIA DELLE RAGAZZE DI EXTINCTION REBELLION FERMATE A BRESCIA. LA QUESTURA: PROCEDURE REGOLARI



"Costrette a spogliarci"

FRANCESCA DEL VECCHIO, MONICA SERRA

Il governo non dimentichi il dovere della legalità

FLAVIA PERINA



Quel registro speciale per non indagare gli agenti

FEDERICO CAPURSO

IL PERSONAGGIO

Da vinto a vincitore la terza vita di Bibi

STEFANO STEFANINI

La terza vita politica di Benjamin Netanyahu inizia adesso, tra la tregua a Gaza ieri e l'inaugurazione di Donald Trump lunedì prossimo. Egli è già il leader più longevo alla guida di Israele. - PAGINA 4

BUONGIORNO

Non ho mai amato un'idea caricaturale di Napoli, mi dà fastidio il racconto in cui il napoletano è uno che deve fare casino, deve dare pacche sulle spalle, addà sapè cantà - dice il sindaco Gaetano Manfredi a Claudio Velardi in una bella conversazione su Italia Oggi. E ancora: non dobbiamo diventare prigionieri di uno stereotipo, perché ci ghetizziamo, sfociamo nell'autopregiudizio, e sono poi gli stessi napoletani a convincersi che le cose vanno peggio di come sono nella realtà. Vorrei dire al sindaco di Napoli che l'autopregiudizio è la più grave delle nostre malattie. Non c'è città in cui l'autopregiudizio non ceda il passo all'autodifamazione. E vale per l'Italia intera, impegnata in un dibattito pubblico surreale, di militarizzazione delle parole e delle piazze, terrorizzante, tintinnante di man-

Spara che ti passa

MATTIA FELTRI

netta, e nonostante l'Italia sia il paese più sicuro d'Europa. Ma preferiamo vederci così, dentro la sparatoria che non c'è. Poi, certo, su Napoli insiste un immaginario che talvolta indugia nella mitologia: il mare, le canzoni, la pizza e il romanzo criminale. O è Gomorra o non è Napoli. Qualche giorno fa, il prefetto Michele Di Bari ha detto che nel 2024 i reati sono calati rispetto al 2023 di oltre il quattro per cento. Ci sono stati meno omicidi, meno furti, meno rapine. In crescita sono soltanto le estorsioni, o meglio le denunce d'estorsione, sintomo dell'aumento di napoletani che non ci stanno e si affidano allo Stato. Non ho visto notizie, approfondimenti, editoriali. Questa Napoli non interessa, caro sindaco Manfredi. Napoli interessa se canta e se spara, e se spara di meno si fa finta di niente.

AGRI ZOO 2 PET SHOP advertisement with dog image and website URL

DENTAL FEEL advertisement for dental services



Informatore Navale

Trieste

WFW con Euromont e Navigazione Montanari nel sale & leaseback delle navi "Valleblu" e "Valturchese"

Watson Farley & Williams ha assistito Euromont Shipping Company S.p.A., in qualità di venditore, e Navigazione Montanari S.p.A., in qualità di noleggiatore a scafo nudo, nell'operazione di sale & leaseback delle navi cisterna per prodotti petroliferi e chimici denominate "Valleblu" e "Valturchese" a due società di leasing giapponesi La Valleblu, originariamente iscritta nel Registro Navale Internazionale presso l'Autorità Portuale di **Trieste**, è stata registrata nel Registro Navale di Panama dalla nuova società proprietaria "Kimura Shoji/Kt Neo Marine", la Valturchese, originariamente iscritta nel Registro navale di Malta, è stata registrata nel Registro navale di Panama dalla nuova società proprietaria "Iyo Nassen/Orange Iyo" Navigazione Montanari ha iscritto entrambe le navi nella terza sezione del Registro Navale Internazionale presso l'Autorità Portuale di **Trieste**. WFW ha assistito Euromont e Navigazione Montanari nella predisposizione e negoziazione della documentazione finanziaria e di garanzia e nella procedura di iscrizione al registro con un team guidato dal Partner e Responsabile del Dipartimento di Shipping Furio Samela e dall'Associate Sergio Napolitano. Gli aspetti di diritto inglese sono stati curati da Patrick Smith, Partner della sede di Londra di WFW. Foto vesselfinder.

Informatore Navale	
WFW con Euromont e Navigazione Montanari nel sale & leaseback delle navi "Valleblu" e "Valturchese"	
01/14/2025 16:19	
<p>Watson Farley & Williams ha assistito Euromont Shipping Company S.p.A., in qualità di venditore, e Navigazione Montanari S.p.A., in qualità di noleggiatore a scafo nudo, nell'operazione di sale & leaseback delle navi cisterna per prodotti petroliferi e chimici denominate "Valleblu" e "Valturchese" a due società di leasing giapponesi La Valleblu, originariamente iscritta nel Registro Navale Internazionale presso l'Autorità Portuale di Trieste, è stata registrata nel Registro Navale di Panama dalla nuova società proprietaria "Kimura Shoji/Kt Neo Marine", la Valturchese, originariamente iscritta nel Registro navale di Malta, è stata registrata nel Registro navale di Panama dalla nuova società proprietaria "Iyo Nassen/Orange Iyo" Navigazione Montanari ha iscritto entrambe le navi nella terza sezione del Registro Navale Internazionale presso l'Autorità Portuale di Trieste. WFW ha assistito Euromont e Navigazione Montanari nella predisposizione e negoziazione della documentazione finanziaria e di garanzia e nella procedura di iscrizione al registro con un team guidato dal Partner e Responsabile del Dipartimento di Shipping Furio Samela e dall'Associate Sergio Napolitano. Gli aspetti di diritto inglese sono stati curati da Patrick Smith, Partner della sede di Londra di WFW. Foto vesselfinder.</p>	

BIM e Digital Twin: strategie per la transizione digitale di Organizzazioni complesse

Giulia Sarti

ROMA Mercoledì 22 Gennaio, con inizio alle 10 e termine alle 13.30, alla sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Piano I Palazzina C |Sala Emiciclo, via G. Caraci 36 Roma), BIM e Digital Twin: strategie per la transizione digitale di Organizzazioni complesse. L'evento organizzato dall'Osservatorio nazionale tutela mare con la collaborazione di Harpaceas vuole approfondire come Organizzazioni complesse come le Autorità di Sistema portuale abbiano agito o debbano agire al fine di perseguire l'obiettivo di adeguarsi a nuovi paradigmi di progettazione, verifica, gestione e affidamento di servizi ingegneria e lavori. Verrà fornita una panoramica sulle strategie adottate per l'individuazione delle aree di miglioramento sulle quali agire al fine di adottare con consapevolezza un nuovo metodo di lavoro basato su approcci digitalizzati supportati da tecnologie innovative, quali il Building Information Modeling (BIM) e il Digital Twin. Questo il programma:

10.00 Registrazione partecipanti
 10.15 Indirizzo di saluto Davide Bordoni
 Amministratore Unico RAM
 Roberto Minerdo Presidente ONTM
 Alessandro Ferrari Direttore ASSITERMINAL
 Massimo Marciani Presidente Freight

Leaders Council
 Daniele Ricciardi Presidente ASSORUP
 Gianfranco De Angelis Segretario Generale UIR
 Nicolò Berghinz Team Manager Sviluppo, Relazioni Esterne & Public Affairs e Coordinatore ALIS Academy
 Moderatore: Andrea Dari Direttore e Editore Ingenio
 La transizione digitale veicolata dalla modellazione informativa nel nuovo codice dei contratti pubblici
 Pietro Baratono Vice Presidente Comitato Speciale PNRR del Consiglio Superiore Lavori Pubblici
 Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
 Profili giuridici e proprietà intellettuale, una riflessione alla luce della digitalizzazione del settore delle costruzioni
 Andrea Versolato Avvocato Studio legale VBS
 La normativa volontaria italiana ed europea
 Cinzia Gatto Responsabile BIM Life Cycle Process Italferr
 Adempimenti preliminari in accordo al dlgs36, struttura organizzativa, gestione e controllo del procedimento in riferimento ai temi di gestione informativa
 esperienze a confronto
 Federica Montaresi Commissario Straordinario Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (La Spezia Marina di Carrara)
 Eric Marcone Direttore Tecnico Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale (Trieste Monfalcone)
 La digitalizzazione del settore delle costruzioni, dagli aspetti metodologici al Digital Twin
 Roberto Giangualano Business Development Manager BIM & Digitalisation Consulting Services Department, Harpaceas
 Chiusura lavori
 Luca Ferrari Co-Founder & CEO Harpaceas
 Francesco Benevolo Direttore RAM
 13.30 Light Lunch



Ship Mag

Trieste

Fine 2024 e inizio '25 col botto: ma Circle vuole crescere ancora all'estero

Il presidente e ad Abatello: "Un'acquisizione entro fine anno". La società, attiva nello sviluppo di prodotti per l'innovazione e la digitalizzazione del settore portuale e della logistica, raggiunge i 20 milioni di fatturato e i 200 addetti Genova - Un fine 2024 e un inizio 2025 con il botto. Il 27 dicembre l'acquisizione del ramo d'azienda dei servizi di telematica e infomobilità di Telepass Innova che segna il rafforzamento nel mondo della digitalizzazione dell'autotrasporto e l'8 gennaio l'aggiudicazione del bando per la digitalizzazione dei porti di Trieste e Monfalcone, una gara da 5,8 milioni di euro in sei anni che prevede la nascita di una società pubblico/privata con l'Adsp del Mare Adriatico Orientale che ne deterrà il 51%. E nel mirino, dopo una prima parte dell'anno che sarà dedicata ad armonizzare le new entries con il resto del gruppo, c'è anche una nuova acquisizione, questa volta all'estero, da finalizzare nel secondo semestre del 2025 o al massimo entro il 2026. A tirare le somme e raccontare progetti e sfide del nuovo anno per Circle Group, è Luca Abatello, 50 anni appena compiuti, presidente e amministratore della società genovese nata nel 2012, quotata su Euronext Growth Milan, e attiva nell'analisi e nello sviluppo di prodotti per l'innovazione e la digitalizzazione del settore portuale e della logistica intermodale. Com'è andato il 2024? "E' stato un anno inquieto. C'è stata un'accelerazione nell'ultima parte che ha fatto sì che maturassero in modo importante tutta una serie di attività e di commesse. Sul valore della produzione non posso espormi perché siamo quotati, però posso dire che sicuramente negli ultimi tre mesi, anche se con molto ritardo rispetto a quelle che erano le ipotesi originali si è iniziato anche a vedere un po' l'impatto del Pnrr sul settore". Qualche numero? "Quello che posso dire è che nel 2023, l'ultimo bilancio approvato, come Circle abbiamo fatturato più di 13 milioni. Il ramo d'azienda di Telepass Innova che abbiamo acquistato vale circa 6,7 milioni di fatturato: facendo solo la somma, senza dare numeri di previsione di chiusura del 2024, stiamo parlando di un gruppo che traguarda i 20 milioni di fatturato". A fine 2023 avevate parlato di un raddoppio della dimensione entro il 2026 rispetto al 2022. State procedendo in quella direzione? "Direi di sì, se già l'anno prossimo si supereranno i 20 milioni direi che stiamo già andando in quella direzione. Avevamo promesso tre cose: l'accelerazione del percorso dei servizi federativi, che abbiamo fatto; l'accelerazione sui prodotti e il mettere a disposizione del mercato strumenti concreti (e direi che abbiamo fatto anche quello) e un'acquisizione di dimensioni un po' diverse dalle solite, che si attestavano fra 1 e i 2 milioni di euro. L'ultima direi che rappresenta un salto di dimensione anche rispetto ai progetti. Stiamo andando nella direzione giusta". Parliamo di strategie, come vi siete mossi? "Abbiamo ritenuto importante andare fondamentalmente in due direzioni. La prima è il



Il presidente e ad Abatello: "Un'acquisizione entro fine anno". La società, attiva nello sviluppo di prodotti per l'innovazione e la digitalizzazione del settore portuale e della logistica, raggiunge i 20 milioni di fatturato e i 200 addetti Genova - Un fine 2024 e un inizio 2025 con il botto. Il 27 dicembre l'acquisizione del ramo d'azienda dei servizi di telematica e infomobilità di Telepass Innova che segna il rafforzamento nel mondo della digitalizzazione dell'autotrasporto e l'8 gennaio l'aggiudicazione del bando per la digitalizzazione dei porti di Trieste e Monfalcone, una gara da 5,8 milioni di euro in sei anni che prevede la nascita di una società pubblico/privata con l'Adsp del Mare Adriatico Orientale che ne deterrà il 51%. E nel mirino, dopo una prima parte dell'anno che sarà dedicata ad armonizzare le new entries con il resto del gruppo, c'è anche una nuova acquisizione, questa volta all'estero, da finalizzare nel secondo semestre del 2025 o al massimo entro il 2026. A tirare le somme e raccontare progetti e sfide del nuovo anno per Circle Group, è Luca Abatello, 50 anni appena compiuti, presidente e amministratore della società genovese nata nel 2012, quotata su Euronext Growth Milan, e attiva nell'analisi e nello sviluppo di prodotti per l'innovazione e la digitalizzazione del settore portuale e della logistica intermodale. Com'è andato il 2024? "E' stato un anno inquieto. C'è stata un'accelerazione nell'ultima parte che ha fatto sì che maturassero in modo importante tutta una serie di attività e di commesse. Sul valore della produzione non posso espormi perché siamo quotati, però posso dire che sicuramente negli ultimi tre mesi, anche se con molto ritardo rispetto a quelle che erano le ipotesi originali si è iniziato anche a vedere un po' l'impatto del Pnrr sul settore". Qualche numero? "Quello che posso dire è che nel 2023, l'ultimo bilancio approvato, come Circle abbiamo fatturato più di 13 milioni. Il ramo d'azienda di Telepass Innova che abbiamo acquistato vale circa 6,7 milioni di fatturato: facendo solo la somma,

Ship Mag

Trieste

rafforzamento tecnico con l'acquisizione di Circle Garage, un team molto forte e specializzato con il quale stavamo già parzialmente lavorando e che serve per innestare capacità, competenze e know how tecnico che era fondamentale. L'altra acquisizione, invece, il ramo d'azienda di Telepass Innova, va nella direzione del completamento del piano industriale dal punto di vista di visione dei sistemi e della catena logistica" Cioè? "Nel bene o nel male nel sistema Europa e in Italia stiamo continuando a portare avanti l'intermodalità e la filiera in ambito green, però la maggioranza netta della merce gira ancora su gomma. Negli anni avevamo investito pesantemente sulle componenti di intermodalità e di ferrovia, però bisogna anche guardare i trend di crescita o decrescita. E nell'ultimo anno, ad esempio, il mondo ferroviario, per i lavori infrastrutturale e complessità nello switch modale, non è cresciuto. Quindi abbiamo ritenuto necessario completare in maniera forte la nostra presenza nella componente truck e gomma". Da qui l'operazione con Telepass? "C'è stata l'occasione di incontrarci e fare progetti pilota in alcuni porti e alcuni nodi. Abbiamo visto una forte condivisione e complementarità di approccio e questo ha costruito la scelta strategica da una parte di collaborare con il mondo del tolling (i pedaggi, ndr), un mondo importante che sta continuando a crescere e generare opportunità, e dall'altra di portarci in casa il settore della telematica legata all'ambito gomma, cioè la porta principale di quello che è il settore del mondo truck, su cui credo che nei prossimi 3-4 anni ci sarà una forte spinta". Parliamo di porti. La gara per la digitalizzazione del porto di Trieste? "Apprezzo in modo particolare la visione e il salto in avanti dell'Adsp del Mar Adriatico Orientale che ha avuto la forza, la capacità, il coraggio e l'organizzazione per farlo. E' il primo caso in Italia di una società pubblico-privata e di una strategia che traguarda non il singolo anno o i singoli sei mesi ma un arco temporale che può arrivare a sette anni. Un modo di ragionare all'europea, con un approccio più manageriale, piani a medio e lungo termine e una capacità di investimento. Senza contare che Trieste è uno dei porti più importanti a livello europeo e italiano". Trieste è un caso unico, ma fornite già servizi digitali a diversi porti italiani. "A Trieste e Monfalcone, Genova e Savona, La Spezia e Marina di Carrara, Ravenna, i porti siciliani fra cui Catania, Palermo, Augusta e Pozzallo, Taranto e Ancona. Tanti porti con i quali negli anni si sono costruiti rapporti di collaborazione. Diciamo che il problema spesso e volentieri è quello di dovere, nel pienissimo rispetto delle regole, vivere day by day, legati al singolo appalto, alla singola procedura, cercando di avere una visione invece più strategica pluriennale che consente di fare un salto di qualità". Quali sono i progetti per l'anno nuovo? "Innanzitutto integrare le due recentissime acquisizioni, i primi sei mesi dell'anno sono focalizzati su questo. Stiamo già avviando i progetti per portare sul mercato a tutti i clienti in essere e quelli che ci accompagneranno in questo processo di dematerializzazione forte il valore aggiunto della fusione fra le competenze e le soluzioni delle nuove società con la realtà già esistente". Quali saranno le novità? "C'è la questione della dematerializzazione totale documentale che interessa molto il mondo dell'autotrasporto. Il documento di trasporto elettronico, infatti, è entrato in vigore il 26 settembre scorso e vedrà

Ship Mag

Trieste

la sua reale applicazione quest'anno. Poi lo scorso agosto è entrato in vigore il regolamento europeo eFti che permette la dematerializzazione dei controlli lungo l'intera catena logistica, per cui tutte le merci potranno presentare agli eventuali controlli delle forze dell'ordine la documentazione digitale al posto di quella cartacea. E nel primo trimestre di quest'anno parte il progetto pilota (eFti4Eu) per testarlo, che ha fra i protagonisti l'Italia, uno dei 9 paesi Ue che lo stanno sperimentando per primi. Lo stiamo portando avanti con il Mit e Ram". Nuove acquisizioni in vista? "Il salto quantico lo abbiamo appena fatto. Poi è possibile che si portino avanti ulteriori acquisizioni nell'ambito del nostro piano 2028. Quella che stiamo monitorando in primis è un'acquisizione all'estero che riterremmo essere il prossimo passaggio naturale e strategico però non è assolutamente un tema dei primi sei mesi dell'anno. Potrebbe essere alla fine del 2025 o entro il 2026". Oggi all'estero dove siete presenti? "A Bruxelles, con tutta la parte di progetti europei, e a Oporto dove seguiamo la penisola iberica. Poi lavoriamo in tutta Europa, in tutto il Mediterraneo, in tutto il Middle East, ma senza una presenza diretta". Dove vi piacerebbe sbarcare? "Stiamo guardando ambiti coerenti con il piano strategico: Nord Africa e il centro del Mediterraneo, quindi Marocco, Turchia, Egitto, Grecia e Spagna per la parte Sud. E per i componenti più inland e più intermodali Austria, Ungheria, Repubblica Ceca. Il focus è o più verso il Centro est dell'Europa o più verso l'area mediterranea". Quanti sono gli occupati di Circle? "Siamo arrivati a essere più di 170. Con le acquisizioni che abbiamo fatto, e le persone che si sono unite al nostro gruppo grazie alle acquisizioni, penso che nell'arco dei prossimi due anni supereremo senza problemi le 200 persone". Di cui a Genova? "Considerando anche Circle Garage oggi siamo circa un'ottantina. Tutti nella sede di Corte Lambruschini, perché la scelta fatta due anni fa era stata mettere tutti assieme affinché potessero creare il valore aggiunto correlato al fatto di essere riuniti nello stesso posto". Per Circle è preponderante la parte **mare** o la parte terra? "Nessuna delle due. Siamo molto equilibrati fra **mare**, terra, ferro e anche aereo perché con Cargo start abbiamo qualche presenza anche nel settore aereo". A che punto sono i porti italiani nella digitalizzazione e di cosa hanno bisogno? "I porti italiani hanno fatto un salto quantico negli ultimi mesi. Ciò che non era neanche immaginabile 12 mesi fa è stato raggiunto a livello di dotare tutti i porti italiani, le Autorità di sistema portuale, di port community system. Un risultato raggiunto entro il 30 giugno grazie ai fondi del Pnrr, al lavoro che ha fatto Ram e all'impegno del Mit. Con questo siamo arrivati allo zoccolo base, cioè avere lo strumento che interopera, mette assieme gli strumenti di tutti i vari attori della port community. Ora si tratta di aggiungere logiche di integrazione con l'hinterland, quindi di gestione della parte intermodale e dell'ultimo miglio".

Capodistria, nel 2024 record di container, ma calano auto e dry bulk

Il terminal Luka Koper ha movimentato 23 milioni di tonnellate di merci in totale (+3% rispetto al 2023) con 326 milioni di euro di ricavi (+6%). Hanno attraccato 1.798 navi e sono stati ricevuti 20.469 treni e 453.993 camion. Container a quota 1,13 milioni Capodistria - Il porto di Capodistria chiude il 2024 dando una solida risposta alla crisi del Mar Rosso. Lo scalo sloveno centra una crescita del 6% del traffico container, in controtendenza con i risultati col segno meno degli altri porti dell'Alto Adriatico. Luka Koper fa il bilancio dell'anno appena concluso: 23 milioni di tonnellate di movimentazione totale (+3% rispetto al 2023), ma il dato positivo di 1,13 milioni di contenitori, si accompagna al -3% nel settore veicoli (884 mila unità) e al -2% nel comparto dry bulk (5,19 milioni di tonnellate). Risultati in aumento invece per quanto riguarda rinfuse liquide (+7%, pari a 4,82 milioni di tonnellate) e general cargo (+9%, pari a 1,99 milioni di tonnellate). "Nonostante un anno incerto, crescono produttività e ricavi", commenta il terminalista pubblico di Capodistria in una nota. "L'anno scorso abbiamo attraccato complessivamente 1.798 navi, ricevuto 20.469 treni e contato 453.993 camion. Ci siamo adattati - spiegano da Luka Koper - anche alle nuove circostanze operative e di mercato del porto di Capodistria e abbiamo mantenuto tutti e tre i servizi container diretti dall'Estremo Oriente, sfruttando al contempo nuove opportunità di business in vari settori dei servizi". In termini di teu, Capodistria raggiunge il nuovo record assoluto e sottolinea come la stabilità dei traffici sia stata dovuta anche al tessuto industriale sul territorio e a nuovi siti produttivi. La rotta africana non penalizza Capodistria, dove nel frattempo si lavora all'allungamento della banchina container e al raddoppio ferroviario dello scalo. Trieste si avvia a chiudere gli stessi dodici mesi con un -2%, mentre Venezia prevede un -2,5%. Quanto alle altre tipologie di traffico, prosegue Luka Koper, "a novembre abbiamo raggiunto un record assoluto nel terminal per il trasporto di merci liquide e abbiamo chiuso l'anno al di sopra delle aspettative nel trasporto di merci alla rinfusa. In questo segmento abbiamo registrato una crescita dovuta principalmente ai prodotti siderurgici e al legno". Lo scorso anno il traffico di automobili, camion e macchinari, strategico per Capodistria, è diminuito invece del 3%, principalmente a causa dei ritardi delle spedizioni nella prima parte dell'anno. I volumi sono migliorati nella seconda parte del 2024, grazie all'apertura di nuovi collegamenti marittimi. Record, seppur su numeri contenuti, anche per il ramo crociere, con 125.327 passeggeri registrati nel corso del 2024. Secondo dati ancora da consolidare, Luka Koper attesta infine ricavi per 326 milioni di euro, il 6% più alto rispetto all'anno precedente, che la società spiega essere "derivanti da una maggiore produttività delle spedizioni e da un maggiore volume di servizi di carico e scarico container e altri servizi aggiuntivi sulle merci, mentre a causa della riduzione



Ship Mag

Trieste

del tempo trascorso dai container e dalle altre merci in magazzino, i ricavi dalle tariffe di stoccaggio sono diminuiti".

Shipping Italy

Venezia

Medkon ottimizza la linea container con Israele e ne prepara un'altra con i porti del Tirreno

Porti Tolta la toccata ad Alessandria, il collegamento Ema assumerà frequenza settimanale con scali a Ravenna e **Venezia** di REDAZIONE SHIPPING ITALY. A partire da febbraio, il servizio Ema di Medkon Line che mette in relazione vari porti italiani dell'Adriatico con Israele sarà 'ottimizzato', con l'eliminazione della toccata 'intermedia' ad Alessandria d'Egitto. La rotazione diventerà pertanto: Ravenna - **Venezia** - Haifa - Ashdod, andando a concentrarsi quindi solo sulle relazioni tra l'Italia e lo stato ebraico. Una modifica che - spiega a SHIPPING ITALY Luigi Foglio di Seaway Agency, che rappresenta la compagnia turca in Italia - permetterà al collegamento di assumere una regolare cadenza settimanale e migliorare i transit time con l'Italia, che diventeranno di circa 4-5 giorni da Israele in luogo degli attuali 10-12. La maggior regolarità e i minori tempi di viaggio permetteranno al servizio di Ema di poter essere maggiormente sfruttato anche per carichi reefer. Attualmente la linea - su cui sono impiegate le due navi Medkon Mersin e Medkon Çanakkale, entrambe con capacità di 750 Teu - vede trasportate in export dall'Italia soprattutto macchinari e merci per il retail come ceramiche, e in import prodotti chimici e dell'agroalimentare. L'esclusione dalla linea con l'Adriatico, non significherà però che il porto di Alessandria d'Egitto non sarà più collegato all'Italia da Medkon. La compagnia sta infatti lavorando alla attivazione di una nuova linea verso i porti italiani del Tirreno, sia settentrionali che meridionali (ancora da vedere quali), che includerà una toccata nello scalo egiziano. Il suo avvio è previsto già entro il mese di febbraio. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY. SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Informare

Savona, Vado

Anche Yang Ming rinnova il servizio tra il Mediterraneo Occidentale e l'East Coast USA

Anche la taiwanese Yang Ming Marine Transport Corporation ha annunciato oggi la prossima ristrutturazione della rotazione del servizio marittimo containerizzato AL6 che collega i porti del Mediterraneo Occidentale con quelli dell'East Coast degli USA adeguandola alla nuova configurazione della rotta comunicata dai membri della Ocean Alliance, vessel sharing agreement a cui la compagnia di Keelung non partecipa pur collaborando con i partner dell'alleanza su diverse rotte del 13 gennaio. Pertanto anche nel rinnovato servizio AL6 della Yang Ming le toccate al porto italiano di Livorno saranno sostituite da approdi a Salerno. La nuova rotazione del servizio effettuerà scali ad Algeciras, Salerno, La Spezia, Genova, **Vado** Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami e Algeciras.

Informare

Anche Yang Ming rinnova il servizio tra il Mediterraneo Occidentale e l'East Coast USA



01/14/2025 10:32

Anche la taiwanese Yang Ming Marine Transport Corporation ha annunciato oggi la prossima ristrutturazione della rotazione del servizio marittimo containerizzato AL6 che collega i porti del Mediterraneo Occidentale con quelli dell'East Coast degli USA, adeguandola alla nuova configurazione della rotta comunicata dai membri della Ocean Alliance, vessel sharing agreement a cui la compagnia di Keelung non partecipa pur collaborando con i partner dell'alleanza su diverse rotte del 13 gennaio. Pertanto anche nel rinnovato servizio AL6 della Yang Ming le toccate al porto italiano di Livorno saranno sostituite da approdi a Salerno. La nuova rotazione del servizio effettuerà scali ad Algeciras, Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami e Algeciras.

TDT tagliato fuori da Oocl

HONG KONG Intanto Ocean Alliance non scalerà più il TDT dal prossimo aprile. Lo ha formalmente annunciato Oocl, la grande compagnia fulcro dell'Alliance, sul suo sito ufficiale. Oocl ha reso inoltre noto di aver programmato anche alcuni servizi fuori dall'Alleanza. L'unico fra i servizi a prevedere toccate in Italia, con La Spezia che subentra a Livorno (Terminal Darsena Toscana), è quello volto a collegare Mediterraneo e Nord America, nominato West Mediterranean America: Algeciras Salerno La Spezia Genova **Vado** Ligure Valencia Algeciras New York Norfolk Savannah Miami- Algeciras. Lo stesso faranno Yang, CMA, Cosco e ZIM cioè tutte le compagnie che caricavano con Hapag sul servizio Al6. Sia TDT e AdSP sarebbero consolati dal fatto che Hapag, alleandosi con Maersk e abbandonando il servizio Al6, continuerà a scalare Livorno, ma gli esperti sono convinti che certamente i due non faranno più da soli i 50.000 teu che facevano tutti insieme.

La Gazzetta Marittima

TDT tagliato fuori da Oocl



01/14/2025 23:03

HONG KONG - Intanto Ocean Alliance non scalerà più il TDT dal prossimo aprile. Lo ha formalmente annunciato Oocl, la grande compagnia fulcro dell'Alliance, sul suo sito ufficiale. Oocl ha reso inoltre noto di aver programmato anche alcuni servizi fuori dall'Alleanza. L'unico fra i servizi a prevedere toccate in Italia, con La Spezia che subentra a Livorno (Terminal Darsena Toscana), è quello volto a collegare Mediterraneo e Nord America, nominato West Mediterranean America: Algeciras - Salerno - La Spezia - Genova - Vado Ligure - Valencia - Algeciras - New York - Norfolk - Savannah - Miami - Algeciras. Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.

Genova Today

Genova, Voltri

Porto, concessione provvisoria del Genoa Port Terminal a Spinelli

"Verrà introdotto specifico vincolo sull'uso delle aree da destinare in prevalenza ad attività di traffici non containerizzati, perseguendo al contempo l'interesse pubblico", spiega l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, nella riunione tenutasi nel pomeriggio di lunedì 13 gennaio 2025, ha deliberato all'unanimità il rilascio di una concessione provvisoria, fino al 30 giugno 2025, a favore della Spinelli Srl per le aree demaniali del Genoa Port Terminal. "Con il rilascio di tale atto, su cui si era favorevolmente espressa anche la commissione consultiva lo scorso 8 gennaio, verrà peraltro introdotto specifico vincolo sull'uso delle aree da destinare in prevalenza ad attività di traffici non containerizzati in esecuzione della pronuncia del Consiglio di Stato, perseguendo al contempo l'interesse pubblico consistente nella continuità e sviluppo dei traffici portuali, nell'operatività delle aree demaniali e nel mantenimento dell'occupazione in conformità ai pareri dell'Avvocatura Generale dello Stato", spiega l'autorità. "Tutto ciò nel presupposto dell'urgenza del provvedimento, in pendenza dei ricorsi davanti al Consiglio di Stato e alla Corte di Cassazione promossi dall'Ente e dal concessionario, fermo restando le successive future determinazioni dell'Ente", concludono da Palazzo San Giorgio.



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

GNL come fuel di transizione

ROMA - Sui carburanti alternativi a quelli attuali, si allarga il dibattito in relazione anche alle imposizioni - confermate o no - dell'Unione Europea. Mercoledì 29 gennaio a palazzo Giustiniani di **Genova** su iniziativa del senatore Giorgio Maria Bergesio si terrà un convegno sul tema "Il GNL come Carburante della Transizione: prospettive per il settore marittimo e terrestre". Ecco il programma: Ore 10:00 - Sala Zuccari, Palazzo Giustiniani . Presso Senato della Repubblica, Via della Dogana Vecchia 29 - 00186 Roma. 9:30 - Registrazione partecipanti. 10:00 Apertura lavori - Giorgio Maria Bergesio - Senatore della Repubblica, vicepresidente della 9ª Commissione permanente Industria, Commercio, Turismo, Agricoltura e Produzione Agroalimentare. Elio Ruggeri - Presidente Assocostieri. Antonio Tajani* - Vicepresidente del Consiglio dei ministri e Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Gilberto Pichetto Fratin - videomessaggio, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. Eros Mannino - Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. 10:30 Lo sviluppo del GNL nel settore marittimo portuale. Introduce: Fabrizio Mattana - Vicepresidente Assocostieri, executive vice president Gas Assets Edison. Ne discutono: Francesco Cimmino - Capitano di Vascello (CP), Capo del 6° Reparto Sicurezza della Navigazione e Marittima del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. Salvatore Deidda - Presidente della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei deputati. In collaborazione con: Assocostieri, La logistica dell'energia, Confcommercio Conftrasporto.



Da Genova a Malabo via aerea

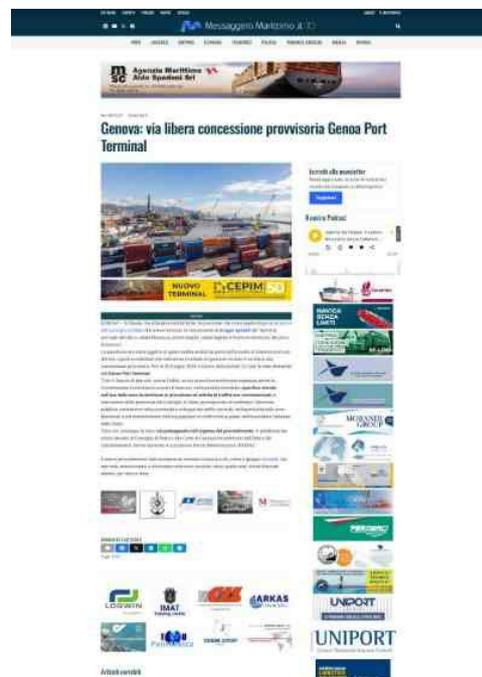
Nella foto: Un momento degli imbarchi. **GENOVA** - Anche i vettori aerei sono importanti per la logistica pesante. GOAS ha gestito nei giorni scorsi, "in tempi rapidissimi, con professionalità e organizzazione", il carico di un Boeing 767 ER300 in partenza dall'Aeroporto Cristoforo Colombo di **Genova** destinato a Malabo, capitale della Guinea Equatoriale. In meno di tre ore il personale della società consortile che, da circa un anno, gestisce i magazzini dello scalo genovese, ha realizzato colli di dimensioni diverse consegnandoli alla rampa prima dell'orario schedulato per l'imbarco a bordo dell'aeromobile. "È l'ennesima dimostrazione - commenta soddisfatto Andrea Giachero, presidente GOAS e Spediporto - che l'Aeroporto di **Genova** c'è e può svolgere una funzione importante a supporto del proprio porto, con vantaggi indubbi sia per il sistema Italia che per l'Europa tutta. Peralto il Colombo - osserva ancora Giachero - può approfittare della congestione dei grandi aeroporti mettendosi a disposizione e permettendo al leader nazionale, Malpensa, di recuperare quei volumi sottratti dagli scali Nord Europei e spagnoli al nostro Paese grazie alle loro infrastrutture fisiche e digitali sicuramente più avanzate".



Genova: via libera concessione provvisoria Genoa Port Terminal

Giulia Sarti

GENOVA Si chiude, ma solo provvisoriamente, la questione che si era aperta dopo la sentenza del Consiglio di Stato che aveva revocato la concessione al Gruppo Spinelli del terminal portuale ubicato a calata Massaua, ponte Etiopia, calata Inglese e Ponte ex-Idroscalo del porto di Genova. La questione era stata oggetto di approfondita analisi da parte dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale che nell'ultimo Comitato di gestione ha dato il via libera alla concessione provvisoria, fino al 30 Giugno 2025, a favore della Spinelli S.r.l per le aree demaniali del Genoa Port Terminal. Con il rilascio di tale atto -scrive l'AdSp- su cui si era favorevolmente espressa anche la Commissione Consultiva lo scorso 8 Gennaio, verrà peraltro introdotto specifico vincolo sull'uso delle aree da destinare in prevalenza ad attività di traffici non containerizzati in esecuzione della pronuncia del Consiglio di Stato, perseguendo al contempo l'interesse pubblico consistente nella continuità e sviluppo dei traffici portuali, nell'operatività delle aree demaniali e nel mantenimento dell'occupazione in conformità ai pareri dell'Avvocatura Generale dello Stato. Tutto ciò -prosegue la nota- nel presupposto dell'urgenza del provvedimento, in pendenza dei ricorsi davanti al Consiglio di Stato e alla Corte di Cassazione promossi dall'Ente e dal concessionario, fermo restando le successive future determinazioni dell'Ente. Il nuovo provvedimento farà sicuramente storcere la bocca a chi, come il gruppo Grimaldi, ma non solo, aveva iniziato a dimostrare interesse concreto verso quelle aree, ormai bloccate almeno per mezzo anno.



Traffico crociere a Genova 2024 in calo dopo il record 2023

Previsioni per il 2025 in crescita per traghetti e crociere Il traffico passeggeri per Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti di Genova, si è chiuso con 3.868.931 passeggeri rispetto al record segnato nel 2023 con 4.048.777. I numeri ufficiali trasmessi oggi dalla società dicono che per i traghetti il bilancio, 2.337.525 passeggeri (-0,54%), è sostanzialmente in linea con quello del 2023 (2.350.138). In calo più deciso i passeggeri delle crociere, scesi a 1.531.406 (-9,5%) da 1.698.639 dell'anno precedente che aveva segnato l'altro record storico di Stazioni marittime. Ma si tratta di una contrazione programmata, in quanto i lavori per la realizzazione di un nuovo molo di 376 metri sul lato levante di ponte dei Mille, hanno reso inutilizzabile una banchina e quindi ridotto il numero di toccate nave. Le previsioni per il 2025 sono di crescita: è previsto un incremento contenuto del traffico traghetti nell'ordine del 2-3%, mentre le crociere dovrebbero tornare a quota 1.700.000 crocieristi, di cui 700 mila home port (che cioè si imbarcano e sbarcano nel porto di Genova), e 1 milione di transiti, con 333 scali nave totali. Circa 1.200.000 saranno movimentati da Msc crociere che si confermerà anche quest'anno come maggiore operatore crocieristico nello scalo. Costa crociere effettuerà 52 scali con in totale 370 mila passeggeri. Tornando al bilancio 2024. Msc crociere ha effettuato 225 toccate con oltre 1.160.000 passeggeri. In crescita Costa crociere con 47 toccate e oltre 315 mila passeggeri. Princess cruises con 9 scali ha movimentato circa 36.500 passeggeri. I traghetti oltre ai passeggeri hanno movimentato 860.423 auto (-0,21% rispetto al 2023), 66.210 moto (+3,66%) e 1.906.636 metri lineari (-5,23%). Sono aumentati i passeggeri imbarcati sui traghetti con destinazione Corsica e Sicilia, rispettivamente di circa 13 mila e 4.700 passeggeri.



Rai News

Genova, Voltri

Porto di Genova: Spinelli, via libera alla concessione ponte per Gpt

Fino al 30 giugno. La decisione del comitato di gestione Adsp La vicenda della concessione a Spinelli del terminal multipurpose del porto di Genova arriva ad un punto di svolta. Il comitato di gestione dell'autorità portuale ieri sera ha deliberato all'unanimità la concessione ponte al gruppo Spinelli che insieme ad Hapag Lloyd lo ha già in gestione. Il Consiglio di Stato aveva infatti dichiarato la concessione illegittima dopo la denuncia di PSA Sech che evidenziava come su quelle aree invece che merci varie, si movimentano soprattutto container. Con la decisione di ieri sera invece - fino al 30 giugno - i concessionari potranno continuare a operare su quelle aree ma con un vincolo, il cosiddetto criterio areale: il Genoa port terminal dovrà cioè dedicare la maggioranza delle sue aree al traffico dei traghetti e delle merci varie così come obbligava il piano regolatore del 2001. Il board dell'Authority nella sua nota comunica che la decisione di una concessione di ulteriori sei mesi nasce dalla volontà di perseguire l'interesse pubblico in tema di traffici e occupazione, grazie anche al parere dell'Avvocatura generale dello Stato. Intanto il prossimo 6 maggio dovrebbero arrivare a sentenza i ricorsi di Spinelli e della stessa autorità portuale contro la decisione del Consiglio di Stato. E non resteranno certamente a guardare gli scontenti della concessione ponte, in primis PSA - che movimentava container a Prà e al Sech - e il Gruppo Grimaldi, a cui le aree del terminal multipurpose farebbero molto comodo.



Ship Mag

Genova, Voltri

Genova: crociere e traghetti in calo nel 2024, ma per quest'anno previsioni in crescita

Il bilancio di Stazioni Marittime spa: 3.868.931 passeggeri (-0,54% rispetto al record storico del 2023 con 4.048.777 presenze). Nel 2025 Msc movimenterà 1.200.000 persone, Costa 370 mila **Genova** - Il 2024 si chiude con 3.868.931 passeggeri, in calo del 0,54% rispetto al 2023 che aveva segnato il record storico sopra quota 4 milioni (4.048.777), per Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti del **porto** di **Genova**. A calare sono state soprattutto le crociere, a causa dell'indisponibilità di un accosto, quello di ponte dei Mille levante, interessato dai lavori per realizzare un nuovo molo lungo 376 metri : 1.531.406 passeggeri contro 1.698.639 (-9,5%), l'altro record registrato nel 2023 a **Genova**. I traghetti hanno chiuso a quota 2.337.525 passeggeri (-0,54%). Le stime per il 2025 sono invece positive. E' prevista una crescita moderata del traffico passeggeri dei traghetti, nell'ordine del 2-3%, mentre le crociere dovrebbero risalire verso quota 1.700.000, di cui 700 mila home port e 1 milione di transiti, per un totale di 333 scali . A fare la parte del leone sempre Msc Crociere che si conferma il maggiore operatore crocieristico del **porto** di **Genova**, con 238 scali e 1.200.000 passeggeri previsti. Costa Crociere ne movimenterà 370 mila, con 52 scali. Nel dettaglio: nel 2025 l'ammiraglia di Msc Crociere, Msc World Europa (circa 216.000 tonnellate di stazza lorda, 6.750 passeggeri e 2.320 membri di equipaggio), continuerà a scalare i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno. Msc Grandiosa opererà al sabato (31 scali), Msc Seaview il lunedì (26 scali), Msc Orchestra il martedì (31 scali) e da maggio a ottobre Msc Splendida scalerà tutti i mercoledì. Msc Musica effettuerà crociere di 10 giorni tra aprile e ottobre. Costa Crociere opererà con l'ammiraglia Costa Smeralda tutti i venerdì da aprile a novembre e Costa Fascinosa e Costa favolosa effettueranno complessivamente 16 scali concentrati in prevalenza fra la fine di settembre e gli inizi di novembre. Tornando al bilancio 2024 della parte traghetti, oltre ai passeggeri, sostanzialmente in linea con il 2023, il terminal ha movimentato 860.423 auto, 66.210 moto e 1.905.636 metri lineari. "Rispetto al 2023, nel 2024 sono stati movimentati 12.613 passeggeri in meno, 1.823 auto in più e 105.059 metri lineari in meno - sottolinea Stazioni Marittime - Parlando di destinazioni, la Corsica e la Sicilia hanno registrato aumenti rispettivamente di circa 13.000 e circa 4.700 passeggeri".



01/14/2025 12:56 Monica Zunino

Il bilancio di Stazioni Marittime spa: 3.868.931 passeggeri (-0,54% rispetto al record storico del 2023 con 4.048.777 presenze). Nel 2025 Msc movimenterà 1.200.000 persone, Costa 370 mila **Genova** - Il 2024 si chiude con 3.868.931 passeggeri, in calo del 0,54% rispetto al 2023 che aveva segnato il record storico sopra quota 4 milioni (4.048.777), per Stazioni Marittime spa, la società che gestisce i terminal crociere e traghetti del porto di Genova. A calare sono state soprattutto le crociere, a causa dell'indisponibilità di un accosto, quello di ponte dei Mille levante, interessato dai lavori per realizzare un nuovo molo lungo 376 metri : 1.531.406 passeggeri contro 1.698.639 (-9,5%), l'altro record registrato nel 2023 a **Genova**. I traghetti hanno chiuso a quota 2.337.525 passeggeri (-0,54%). Le stime per il 2025 sono invece positive. E' prevista una crescita moderata del traffico passeggeri dei traghetti, nell'ordine del 2-3%, mentre le crociere dovrebbero risalire verso quota 1.700.000, di cui 700 mila home port e 1 milione di transiti, per un totale di 333 scali . A fare la parte del leone sempre Msc Crociere che si conferma il maggiore operatore crocieristico del porto di Genova, con 238 scali e 1.200.000 passeggeri previsti. Costa Crociere ne movimenterà 370 mila, con 52 scali. Nel dettaglio: nel 2025 l'ammiraglia di Msc Crociere, Msc World Europa (circa 216.000 tonnellate di stazza lorda, 6.750 passeggeri e 2.320 membri di equipaggio), continuerà a scalare i terminal crociere tutte le domeniche dell'anno. Msc Grandiosa opererà al sabato (31 scali), Msc Seaview il lunedì (26 scali), Msc Orchestra il martedì (31 scali) e da maggio a ottobre Msc Splendida scalerà tutti i mercoledì. Msc Musica effettuerà crociere di 10 giorni tra aprile e ottobre. Costa Crociere opererà con l'ammiraglia Costa Smeralda tutti i venerdì da aprile a novembre e Costa Fascinosa e Costa favolosa effettueranno complessivamente 16 scali concentrati in prevalenza fra la fine di settembre e gli inizi di novembre. Tornando al bilancio 2024 della parte

Ship Mag

Genova, Voltri

Gnv nel 2025 riparte da Polaris, in attesa di Orion e, nel 2026 di Virgo e Aurora

Il nuovo traghetto può ospitare fino a 1.500 passeggeri, è dotato di 239 cabine e dispone di 3.100 metri lineari di capacità di carico. Pianificati 25 milioni di investimenti sul naviglio più datato. **Genova** - Entrata in servizio il 7 gennaio sulla rotta **Genova**-Palermo, Gnv Polaris, la nuova nave di Gnv presentata a **Genova**, è la prima della serie di quattro unità che segnano l'avvio del rinnovo della flotta della compagnia di traghetti del gruppo Msc. Entro l'anno arriverà anche Gnv Orion che sta completando le prove tecniche in Cina per essere consegnata entro la primavera all'armatore ed entrare in servizio fra giugno e luglio sulla rotta **Genova**-Palermo come Gnv Polaris. E nel 2026 toccherà a Gnv Virgo e Gnv Aurora, le prime della flotta alimentate a Gnl. Nessuna anticipazione, per ora, su nuovi ordini per altre costruzioni, ma il rinnovo della flotta si declina anche con una serie di interventi sul naviglio più datato. "I traghetti saranno anche loro oggetto di importanti investimenti per migliorarne il profilo di consumo e quindi il rispetto dell'ambiente e per incrementarne continuamente il livello di sicurezza - spiega Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - Abbiamo pianificato per il 2025 un investimento significativo di oltre 25 milioni di euro che si sommano ai costi di manutenzione ciclica ordinaria destinata al retrofit delle navi della flotta e finalizzato in particolare a ridurre l'impatto ambientale e a migliorare l'efficienza e la sicurezza". Nessuna anticipazione da parte dell'ad anche sull'ipotesi di nuove rotte, a dispetto delle indiscrezioni che parlavano di una linea fra la Francia e l'Algeria. "Noi analizziamo sempre il mercato e poi quando è il momento lo annunciamo", dice Catani. Di sicuro l'arrivo delle nuove, più moderne e tecnologiche navi, aumentando la capacità di trasporto, porterà un potenziamento. A cominciare dalla linea **Genova**-Palermo. "Gnv negli ultimi anni ha espanso molto il suo network di rotte e quindi siamo impegnati nel consolidamento di quelle che abbiamo - spiega l'ad di Gnv - Sostanzialmente l'ingresso di Gnv Polaris ci consente, attraverso un reimpiego della flotta, di potenziare quasi il 50% delle nostre rotte, perché la rotazione di navi ci consente di impiegare a cascata unità con performance migliori in termini di portata piuttosto che di velocità, anche su altre rotte. Arriveremo a potenziare addirittura anche il Marocco, anche se non avrà navi nuove". Gnv Polaris - una stazza lorda di 46 mila tonnellate, lunga 218 metri e larga 29,60 - può ospitare fino a 1.500 passeggeri, è dotata di 239 cabine e dispone di 3.100 metri lineari di capacità di carico. E' predisposta per il cold ironing in modo da ridurre drasticamente le emissioni in porto ed è dotata di sistemi avanzati per il trattamento dei gas di scarico, inoltre l'uso di illuminazione led e pitture siliconiche sulla carena garantisce ulteriore risparmio energetico. Più in generale gli standard adottati consentiranno una riduzione delle emissioni di CO2 del 30% rispetto alle unità attualmente in flotta. Gnv Orion



01/15/2025 01:16 Monica Zunino

Il nuovo traghetto può ospitare fino a 1.500 passeggeri, è dotato di 239 cabine e dispone di 3.100 metri lineari di capacità di carico. Pianificati 25 milioni di investimenti sul naviglio più datato. Genova - Entrata in servizio il 7 gennaio sulla rotta Genova-Palermo, Gnv Polaris, la nuova nave di Gnv presentata a Genova, è la prima della serie di quattro unità che segnano l'avvio del rinnovo della flotta della compagnia di traghetti del gruppo Msc. Entro l'anno arriverà anche Gnv Orion che sta completando le prove tecniche in Cina per essere consegnata entro la primavera all'armatore ed entrare in servizio fra giugno e luglio sulla rotta Genova-Palermo come Gnv Polaris. E nel 2026 toccherà a Gnv Virgo e Gnv Aurora, le prime della flotta alimentate a Gnl. Nessuna anticipazione, per ora, su nuovi ordini per altre costruzioni, ma il rinnovo della flotta si declina anche con una serie di interventi sul naviglio più datato. "I traghetti saranno anche loro oggetto di importanti investimenti per migliorarne il profilo di consumo e quindi il rispetto dell'ambiente e per incrementarne continuamente il livello di sicurezza - spiega Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - Abbiamo pianificato per il 2025 un investimento significativo di oltre 25 milioni di euro che si sommano ai costi di manutenzione ciclica ordinaria destinata al retrofit delle navi della flotta e finalizzato in particolare a ridurre l'impatto ambientale e a migliorare l'efficienza e la sicurezza". Nessuna anticipazione da parte dell'ad anche sull'ipotesi di nuove rotte, a dispetto delle indiscrezioni che parlavano di una linea fra la Francia e l'Algeria. "Noi analizziamo sempre il mercato e poi quando è il momento lo annunciamo", dice Catani. Di sicuro l'arrivo delle nuove, più moderne e tecnologiche navi, aumentando la capacità di trasporto, porterà un potenziamento. A cominciare dalla linea Genova-Palermo. "Gnv negli ultimi anni ha espanso molto il suo network di rotte e quindi siamo impegnati nel consolidamento di quelle che abbiamo - spiega l'ad di Gnv -

Ship Mag

Genova, Voltri

avrà una stazza lorda di circa 52.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri e una larghezza di 29,60 metri, e potrà raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Come Gnv Polaris è stata pensata per gestire elevate quantità di traffico ma sarà dotata di quasi il doppio delle cabine, 433 con una capacità di trasporto di 1.785 passeggeri e 3.100 metri lineari per il carico merci. " Con Gnv Polaris e le altre tre unità in arrivo, compiamo un passo per il nostro sviluppo, confermando il nostro impegno concreto per un trasporto più sostenibile ", sottolinea Catani che chiede dall'altra parte uno supporto alle istituzioni. "I porti italiani non hanno ancora una rete di infrastruttura adeguata a garantire il rifornimento di Gnl e l'utilizzo del cold ironing. Serve un'accelerazione da parte del governo e della politica tutta ". E su **Genova** c'è sempre anche il tema degli spazi che mancano. "Gli spazi per noi sono sempre un tema cui prestare molta attenzione. Abbiamo diversi accordi che ci consentono di disporre di spazi aggiuntivi rispetto a quelli di Stazioni Marittime che oggi non sono sufficienti a garantire la nostra operatività. Abbiamo attivato collaborazioni con altri terminal e abbiamo già operato anche con navi ro-ro sia presso il terminal Spinelli che il terminal Messina", spiega Catani. "Per ora abbiamo utilizzato aree aggiuntive nei momenti di picco - continua - Ma con le nuove navi più grandi è chiaro che avremo la necessità di stabilizzare questi spazi. Tutti, a partire dall'Adsp dovrebbero prestare attenzione a questo tema e tutti gli spazi che oggi sono disponibili in porto devono poter essere attivati per assecondare le esigenze. La pressione, che condividiamo, sulla riduzione delle emissioni chiama navi più grandi e che possano rendere più efficiente il consumo rispetto alle unità trasportate. Questo richiede più spazi disponibili per le operazioni e anche per garantire la sicurezza delle operazioni".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Presentata Gnv Polaris. Catani: "A Genova spazi per crescere ci sarebbero"

Genova - Un clima (non a caso) polare ha accolto nel **porto** di **Genova**, dopo un approdo non agevole a causa delle forti raffiche di vento, la nuova nave ro-pax Gnv Polaris per la prima presentazione pubblica di fronte alla stampa, ai caricatori e ai tour operator. Nell'occasione l'amministratore delegato della compagnia di navigazione, Matteo Catani, oltre ad annunciare l'arrivo leggermente in anticipo dal cantiere cinese Gsi delle successive tre navi (Orion a maggio, Virgo forse già entro fine anno e Aurora a inizio 2026), ha colto l'occasione per ricordare che "navi più grandi, come questa appena entrata in servizio, richiedono spazi a terra maggiori per poter fornire un servizio all'altezza". Sempre attuale, dunque, l'appello a una migliore razionalizzazione degli spazi all'interno dello scalo genovese per favorire lo stoccaggio in questo caso di carichi rotabili. Il numero uno di Gnv non lo ha ricordato esplicitamente ma la compagnia nel recente passato aveva presentato istanza sull'ex carbonile Enel che poche settimane fa è stata data invece in concessione ad Autostrade per l'Italia per utilizzo come cantiere per lavori inerenti (direttamente o indirettamente) il tunnel subportuale. Fra gli altri pretendenti c'erano anche Spinelli e Genoa Metal Terminal. In maniera molto 'delicata', ma al tempo stesso esplicita, il numero uno della compagnia di traghetti ha voluto sottolineare che in **porto** gli spazi da destinare a traffici in crescita ci sarebbero ma la port authority sembra non volerli assegnare o non a Gnv per la movimentazione e lo stoccaggio dei propri semirimorchi. "Gli spazi - ha dichiarato - sono per noi sempre un tema a cui dover prestare molta attenzione, abbiamo diversi accordi che ci consentono di disporre di spazi aggiuntivi rispetto a quelli di Stazioni Marittime che oggi non sono sufficienti a garantire la nostra operatività. Abbiamo attivato collaborazioni con altri terminal e abbiamo già operato con navi ro-ro sia presso il terminal di Spinelli che presso Messina. È chiaro che quella degli spazi disponibili è una tematica importante a cui tutti dovrebbero prestare molta attenzione, a partire dalle Autorità portuali e tutti gli spazi che oggi sono disponibili in **porto** devono poter essere in qualche modo attivati per assecondare le esigenze" degli operatori. Catani poi ha aggiunto: "La pressione (da noi condivisa) sulla riduzione delle emissioni 'chiama' navi più grandi che possano rendere più efficiente il consumo rispetto alle unità di carico trasportate. Questo richiede ovviamente più spazi disponibili per le operazioni e anche per garantire la sicurezza delle operazioni; questa tematica ci vede molto attivi e continuamente a dialogare con le autorità per avere disponibilità in questo senso. Oggi spazi disponibili in **porto** ce ne sono e possono essere attivati; se invece gli spazi oggi esistenti rimarranno indisponibili poi si faranno le condizioni di conseguenza". A proposito di Gnv Polaris la nave ha una stazza lorda di 46.000 tonnellate, è lunga 218 metri e larga 29,60 metri, può ospitare fino



01/15/2025 00:02 Nicola Capuzzo

Navì il numero uno della compagnia piungola la port authority nella speranza che attivi e renda disponibili aree esistenti e disponibili per il carco ro-ro di Nicola Capuzzo Genova - Un clima (non a caso) polare ha accolto nel porto di Genova, dopo un approdo non agevole a causa delle forti raffiche di vento, la nuova nave ro-pax Gnv Polaris per la prima presentazione pubblica di fronte alla stampa, ai caricatori e ai tour operator. Nell'occasione l'amministratore delegato della compagnia di navigazione, Matteo Catani, oltre ad annunciare l'arrivo leggermente in anticipo dal cantiere cinese Gsi delle successive tre navi (Orion a maggio, Virgo forse già entro fine anno e Aurora a inizio 2026), ha colto l'occasione per ricordare che "navi più grandi, come questa appena entrata in servizio, richiedono spazi a terra maggiori per poter fornire un servizio all'altezza". Sempre attuale, dunque, l'appello a una migliore razionalizzazione degli spazi all'interno dello scalo genovese per favorire lo stoccaggio in questo caso di carichi rotabili. Il numero uno di Gnv non lo ha ricordato esplicitamente ma la compagnia nel recente passato aveva presentato istanza sull'ex carbonile Enel che poche settimane fa è stata data invece in concessione ad Autostrade per l'Italia per utilizzo come cantiere per lavori inerenti (direttamente o indirettamente) il tunnel subportuale. Fra gli altri pretendenti c'erano anche Spinelli e Genoa Metal Terminal. In maniera molto 'delicata', ma al tempo stesso esplicita, il numero uno della compagnia di traghetti ha voluto sottolineare che in porto gli spazi da destinare a traffici in crescita ci sarebbero ma la port authority sembra non volerli assegnare o non a Gnv per la movimentazione e lo stoccaggio dei propri semirimorchi. "Gli spazi - ha dichiarato - sono per noi sempre un tema a cui dover prestare molta attenzione, abbiamo diversi accordi che ci consentono di disporre di spazi aggiuntivi rispetto a quelli di Stazioni Marittime che oggi non sono sufficienti a garantire la nostra operatività. Abbiamo attivato

Shipping Italy

Genova, Voltri

a 1.500 passeggeri, è dotata di 239 cabine e dispone di 3.100 metri lineari di capacità di carico, ideali per gestire i flussi su tratte ad alta intensità come la **Genova**-Palermo su cui è operativa dallo scorso 7 gennaio. Dalla prossima estate l'affiancherà anche Gnv Orion, seconda new building che proprio in questi giorni sta completando le prove tecniche in mare, un passaggio cruciale prima della consegna all'armatore Msc (che a sua volta cede questi traghetti a Gnv in bare boat charter). Realizzata sempre presso il cantiere navale Guangzhou Shipyard International (Gsi) in Cina, Gnv Orion avrà però 433 cabine, quasi il doppio rispetto a Gnv Polaris, e quindi una capacità di trasporto di 1.785 passeggeri e 3.100 metri lineari per il carico merci. Stesi numeri anche per le ultime due new entry attese nel 2026, Gnv Virgo e Gnv Aurora, che saranno però le prime della compagnia a essere alimentate anche a Gnl per la propulsione. Mano a mano che arrivano le nuove costruzioni la compagnia genovese procederà a dismettere altro naviglio datato: dopo La Suprema (vittima di incendio a Palermo e pronta al trasferimento in Turchia per la demolizione) e la Gnv Aries, "altre unità potrebbero uscire dalla flotta" ha confermato il numero uno di Gnv. A proposito invece della possibilità che a questa prima serie di quattro navi ro-pax costruite possa far seguito un ulteriore investimento in nuovi traghetti da parte di Msc Catani non ha smentito questa opportunità limitandosi però a commentare che "attualmente è previsto questo programma" che culminerà con le consegne di Gnv Virgo e Gnv Aurora. Tra le tecnologie all'avanguardia dal punto di vista ambientale di queste navi ro-pax spiccano il sistema di cold ironing, che riduce drasticamente le emissioni in **porto**, e sistemi avanzati per il trattamento dei gas di scarico, conformi agli standard Imo Tier III. L'uso di illuminazione Led e pitture silconiche sulla carena garantisce ulteriore risparmio energetico e una riduzione dei consumi. La nuova nave Gnv Polaris si distingue per gli elevati standard ambientali, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO2 del 30% rispetto alle unità attualmente in flotta e un aumento della capacità e dell'affidabilità nei trasporti via mare da e per la Sicilia.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Controlli hi-tech e sedie di Jean Nouvel. Ecco il nuovo terminal dell'aeroporto Colombo

Ultimi ritocchi per l'ampliamento dell'aeroporto di **Genova**: sarà operativo entro marzo. Niente finger per gli imbarchi, non si dovranno più separare liquidi e computer dal bagaglio. Controlli hi-tech e sedie di Jean Nouvel. Ecco il nuovo terminal dell'aeroporto Colombo **Genova** - Un nuovo padiglione dedicato agli imbarchi, con apparecchiature innovative e sostenibili, aree Duty Free, maggiore sostenibilità ambientale grazie alle nuove tecnologie per l'illuminazione e la climatizzazione, sedute di design firmate da Jean Nouvel (identiche a quelle del molo A di Fiumicino). E, cosa che non tutti gli hub possono vantare, una grande vetrata vista mare. L'aeroporto di **Genova** è in fase di ampliamento: i lavori, partiti nel 2021, accelerato durante la presidenza di Alfonso Lavarello, ex numero uno della società aeroportuale, adesso stanno volgendo al termine. Da febbraio (al massimo entro marzo) si partirà in volo dalla nuova struttura, sviluppata sul lato sinistro dell'aerostazione genovese. «Prima dell'inaugurazione verrà peraltro nominato un advisor per la privatizzazione della società - spiega Enrico Musso, presidente dell'aeroporto di **Genova** accompagnato dal direttore Francesco D'Amico - Il 2025 è l'anno che vedrà l'avvio della gara per individuare un socio privato strategico, cruciale per il rilancio dello scalo genovese, per trasformarlo in un hub competitivo e accogliente per passeggeri e investitori». Il Colombo intanto si rifà il look per attrarre nuove connessioni e nuove compagnie. Il Secolo XIX è entrato nei nuovi locali in anteprima, durante le ultimissime fasi di lavorazione nel cantiere ormai agli sgoccioli. All'area di prossima inaugurazione si accederà dall'attuale sala delle partenze. «L'estensione dell'aerostazione rappresenta una tappa molto importante nel progetto di rilancio e di sviluppo di quest'aeroporto che ha attraversato delle fasi molto delicate anche dal punto di vista gestionale e di bilancio - ha spiegato il numero uno del Colombo - Oggi è in sicurezza dal punto di vista gestionale, ma questi nuovi investimenti sono fondamentali per portare la qualità e l'innovazione dei servizi resi al livello dei migliori aeroporti europei. Naturalmente questo nella logica di attrarre anche nuove connessioni e nuove compagnie aeree che investano e scommettano sul nostro aeroporto». Il tour parte dall'accesso alla nuova sala: tra le forniture, macchine topografiche per il bagaglio a mano che consentono di non separare apparati elettronici e liquidi dal bagaglio a mano. Niente più perdite di tempo, quindi, per svuotare zaini e borse. Tra le novità anche i nuovi banchi al gate di imbarco, realizzati con pasta solida denominata Krypton, simile alla pietra naturale, antigraffio. E ancora, le sedute disegnate da Jean Nouvel in alluminio, acciaio e poliuretano, che coniugano comfort e praticità (i gruppi sedute sono tutti elettrificati per la ricarica dei dispositivi elettronici). Anche l'impianto di smistamento bagagli è uno dei componenti tecnologici più rilevanti del nuovo progetto, con macchine ad alte prestazioni per lo screening dei bagagli. E niente



01/14/2025 18:16 Beatrice D'Orta

Ultimi ritocchi per l'ampliamento dell'aeroporto di Genova: sarà operativo entro marzo. Niente finger per gli imbarchi, non si dovranno più separare liquidi e computer dal bagaglio. Controlli hi-tech e sedie di Jean Nouvel. Ecco il nuovo terminal dell'aeroporto Colombo Genova - Un nuovo padiglione dedicato agli imbarchi, con apparecchiature innovative e sostenibili, aree Duty Free, maggiore sostenibilità ambientale grazie alle nuove tecnologie per l'illuminazione e la climatizzazione, sedute di design firmate da Jean Nouvel (identiche a quelle del molo A di Fiumicino). E, cosa che non tutti gli hub possono vantare, una grande vetrata vista mare. L'aeroporto di Genova è in fase di ampliamento: i lavori, partiti nel 2021, accelerato durante la presidenza di Alfonso Lavarello, ex numero uno della società aeroportuale, adesso stanno volgendo al termine. Da febbraio (al massimo entro marzo) si partirà in volo dalla nuova struttura, sviluppata sul lato sinistro dell'aerostazione genovese. «Prima dell'inaugurazione verrà peraltro nominato un advisor per la privatizzazione della società - spiega Enrico Musso, presidente dell'aeroporto di Genova accompagnato dal direttore Francesco D'Amico - Il 2025 è l'anno che vedrà l'avvio della gara per individuare un socio privato strategico, cruciale per il rilancio dello scalo genovese, per trasformarlo in un hub competitivo e accogliente per passeggeri e investitori». Il Colombo intanto si rifà il look per attrarre nuove connessioni e nuove compagnie. Il Secolo XIX è entrato nei nuovi locali in anteprima, durante le ultimissime fasi di lavorazione nel cantiere ormai agli sgoccioli. All'area di prossima inaugurazione si accederà dall'attuale sala delle partenze. «L'estensione dell'aerostazione rappresenta una tappa molto importante nel progetto di rilancio e di sviluppo di quest'aeroporto che ha attraversato delle fasi molto delicate anche dal punto di vista gestionale e di bilancio - ha spiegato il numero uno del Colombo - Oggi è in sicurezza dal punto di

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

finger: nel nuovo padiglione non sono previsti manicotti d'imbarco, ovvero il pontile diretto all'aeroplano. È un metodo utilizzato soprattutto dalla low cost, come Ryanair e Wizzair, le compagnie che maggiormente scalano il Colombo. «Alla nuova area si accederà attraverso il collegamento fra l'attuale sala partenze e la nuova posizione dei controlli - spiega Musso - Saranno quattro, tecnologicamente molto innovativi, che consentiranno di ispezionare il bagaglio senza necessità di togliere il computer, i liquidi e così via. Da questa area si accede, attraverso il Duty Free, alla sala d'imbarco: come genovesi dovremmo esserne orgogliosi perché pochi aeroporti possono vantare questa straordinaria vista sul mare». Nel momento in cui sarà operativa la nuova sala d'imbarco allora comincerà la ristrutturazione dell'attuale aerostazione, quella attualmente utilizzata per tutti i voli. Una sala d'imbarco si trova anche al piano terra, la numero 1, con da un lato gli imbarchi e dall'altro un bar, verrà utilizzata dall'inaugurazione da febbraio o marzo in poi insieme alla sala partenza del piano superiore.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Inaugurato il maxi-traghetto di Gnv, l'ad Matteo Catani: "Ma ora serve più spazio a Genova"

Grande festa ieri sera al Terminal Traghetti di **Genova** per la presentazione della prima delle quattro unità ordinate ai cantieri Guangzhou International da Gnv, la compagnia dei traghetti del gruppo Msc **Genova** - Grande festa ieri sera al Terminal Traghetti di **Genova** per la presentazione della prima delle quattro unità ordinate ai cantieri Guangzhou International da Gnv, la compagnia dei traghetti del gruppo Msc: la "Polaris", che una con una stazza lorda di 46 mila tonnellate, 218 metri di lunghezza, una capacità di 1.500 passeggeri e soprattutto 3.100 metri lineari di capacità di carico rappresenta «il simbolo della nostra visione - dice l'amministratore delegato della compagnia genovese, Matteo Catani -. Non si tratta solo di modernizzare la nostra offerta, ma di posizionarci come pionieri nel Mediterraneo per efficienza operativa e abbattimento dell'impatto ambientale». La "Polaris" è operativa dalla scorsa settimana sulla rotta tra il capoluogo ligure e Palermo: Catani l'ha presentata ai dipendenti del quartier generale e alle agenzie di viaggio. «Gnv, che ha una flotta di 27 unità, ha ceduto i due traghetti con più anni di attività alle spalle, e l'ingresso di "Polaris" adesso e poi della gemella "Orion" tra fine giugno e inizio luglio ci permette di aumentare a cascata la capacità del 50% della flotta, con benefici soprattutto sulle linee per la Sicilia ma non solo: aumenterà per esempio anche la capacità sul Marocco. I cantieri stanno lavorando con mesi di anticipo». Sempre impiegata sulla **Genova**-Palermo, la "Orion" sarà lunga uguale alla "Polaris" e con la stessa capacità di carico rotabile, ma avrà una stazza maggiore (52 mila tonnellate), potrà caricare quasi 1.800 passeggeri e avrà circa il doppio delle cabine (422 contro 239). Le altre due navi della maxi-commessa Gnv ("Virgo" e "Aurora") arriveranno poi nel corso del 2026, e avranno la doppia alimentazione, a gas naturale e con il carburante tradizionale: se le prime due unità oggi garantiscono una riduzione delle emissioni del 30% rispetto allo standard, spiega Catani, quelle che arriveranno il prossimo anno le dimezzeranno. Tuttavia, «questa pressione, da noi condivisa, sulla riduzione delle emissioni, chiama navi sempre più grandi, e quindi più spazio per le operazioni a terra, anche per motivi di sicurezza». La riduzione del traffico su strada grazie al sistema delle Autostrade del mare (Catani ricorda che il primo progetto internazionale per questa modalità di trasporto citato nel Libro bianco della Comunità europea nel 1996 era proprio una linea della Gnv, tra l'Italia e la Spagna) richiedono anche infrastrutture a terra più capienti. I semirimorchi dei Tir, è ovvio, non si possono impilare, e se si vogliono incrementare i traffici in maniera efficiente è necessario quindi poter beneficiare di più piazzali: oggi Gnv, oltre agli spazi alle Stazioni Marittime, ha un'area buffer nella zona portuale di Bettolo, sotto la Lanterna, ma l'invito di Catani, per la verità alle Autorità di sistema portuale in genere, è quello «di attivare



01/15/2025 01:01 Alberto Quarati

Grande festa ieri sera al Terminal Traghetti di Genova per la presentazione della prima delle quattro unità ordinate ai cantieri Guangzhou International da Gnv, la compagnia dei traghetti del gruppo Msc Genova - Grande festa ieri sera al Terminal Traghetti di Genova per la presentazione della prima delle quattro unità ordinate ai cantieri Guangzhou International da Gnv, la compagnia dei traghetti del gruppo Msc: la "Polaris", che una con una stazza lorda di 46 mila tonnellate, 218 metri di lunghezza, una capacità di 1.500 passeggeri e soprattutto 3.100 metri lineari di capacità di carico rappresenta «il simbolo della nostra visione - dice l'amministratore delegato della compagnia genovese, Matteo Catani -. Non si tratta solo di modernizzare la nostra offerta, ma di posizionarci come pionieri nel Mediterraneo per efficienza operativa e abbattimento dell'impatto ambientale». La "Polaris" è operativa dalla scorsa settimana sulla rotta tra il capoluogo ligure e Palermo: Catani l'ha presentata ai dipendenti del quartier generale e alle agenzie di viaggio. «Gnv, che ha una flotta di 27 unità, ha ceduto i due traghetti con più anni di attività alle spalle, e l'ingresso di "Polaris" adesso e poi della gemella "Orion" tra fine giugno e inizio luglio ci permette di aumentare a cascata la capacità del 50% della flotta, con benefici soprattutto sulle linee per la Sicilia ma non solo: aumenterà per esempio anche la capacità sul Marocco. I cantieri stanno lavorando con mesi di anticipo». Sempre impiegata sulla Genova-Palermo, la "Orion" sarà lunga uguale alla "Polaris" e con la stessa capacità di carico rotabile, ma avrà una stazza maggiore (52 mila tonnellate), potrà caricare quasi 1.800 passeggeri e avrà circa il doppio delle cabine (422 contro 239). Le altre due navi della maxi-commessa Gnv ("Virgo" e "Aurora") arriveranno poi nel corso del 2026, e avranno la doppia alimentazione, a gas naturale e con il carburante tradizionale: se le prime due unità oggi garantiscono una riduzione delle emissioni del 30% rispetto allo

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

tutti gli spazi che possono essere sfruttati» senza lasciare zone d'ombra. In un porto come Genova, che deve affrontare i cantieri per la nuova viabilità e ospitare al suo interno quelli per il Tunnel Subportuale, il tema è di particolare attualità. «Finora - aggiunge il numero uno di Gnv - nei periodi in cui il traffico è più intenso abbiamo potuto appoggiarci per i servizi merci ai terminal Spinelli e Messina: il nostro auspicio è ovviamente che questa presenza possa stabilizzarsi». Lo sfruttamento degli spazi e un'organizzazione efficiente della viabilità del porto, che impatti il meno possibile su quella urbana, sono proprio il nocciolo dei suggerimenti che Gnv ha presentato, attraverso le associazioni di categoria, all'Autorità portuale in vista della redazione del nuovo Piano regolatore dello scalo. L'ambizione è infatti quella di poter crescere ancora a Genova, con un avvertimento: «Se gli spazi rimangono esistenti ma non disponibili, poi si faranno le valutazioni di conseguenza». Sulla possibilità di ulteriori ordini dopo questa maxi-commessa, il manager non risponde di no, ma «per il momento, sono queste le navi ordinate». Riservatezza anche sulle nuove linee allo studio: in Francia molto si parla di una nuova rotta fra Sète e Orano, con l'esordio di Gnv sul mercato algerino, ma su questo tema Catani taglia corto: «Preferiamo annunciare i nuovi servizi a cose fatte». Tutti e quattro i nuovi traghetti di Gnv potranno allacciarsi alla rete elettrica a terra, e due come si diceva potranno disporre dell'alimentazione a gas: proprio per questo Catani chiede anche un salto di qualità alla politica sotto questo punto di vista: «Le navi devono poter trovare in banchina la disponibilità di elettricità e di gas per poter sfruttare queste tecnologie». L'attenzione non è ovviamente solo sulle nuove unità: è in corso, spiega l'ad, un piano da 25 milioni di euro per un ulteriore efficientamento delle navi di tutta la flotta. L'impegno di una compagnia che, inclusi gli effetti del turnover, nel corso dell'ultimo anno ha assunto oltre 100 persone, e ha aumentato il personale imbarcato di 1.800 unità in cinque anni.

Citta della Spezia

La Spezia

Ocean Alliance lascia Livorno e sceglie Spezia: "Armonia comunità portuale chiave di volta per ripresa dei traffici. Istituzioni ne tengano conto per le scelte su prossima governance"

La compagnia di navigazione Oocl di Hong Kong ha deciso di riorganizzare i servizi della Ocean Alliance, l'alleanza formata nel 2017 dalla stessa Oocl insieme a Cma Cgm, Evergreen, Cosco Shipping Lines e che ha deciso di estendere la partnership al 2032. La nuova configurazione, che sarà in vigore dal prossimo aprile, non stravolgerà l'attuale assetto dei servizi dell'alleanza diretti in Italia. Genova (Psa) e La Spezia (La Spezia Container Terminal) continuano ad essere inseriti nel servizio Asia-West Mediterranean 1, che prevede scali nei seguenti porti, questo sia nel caso che si continui a prediligere la rotta per il Capo di Buona Speranza sia che torni a considerare utilizzabile il passaggio dal canale di Suez: Qingdao - Shanghai - Ningbo - Kaohsiung - Hong Kong - Yantian - Singapore - Piraeus- Genova - La Spezia - Fos - Valencia -Singapore - Qingdao. Discorso analogo per Trieste che in ambedue le circostanze, compare nella rotazione dell'Asia-Adriatic Sea: Shanghai - Ningbo - Pusan - Shekou - Singapore - Alexandria - Koper - Trieste - Rijeka - Alexandria - Jeddah - Port Kelang - Shekou - Shanghai. Nel medesimo contesto Oocl ha reso inoltre noto che opererà anche alcuni servizi fuori dall'alleanza. L'unico fra essi a prevedere toccate in Italia, con Salerno che subentra a Livorno (Terminal Darsena Toscana cancellato), è quello volto a collegare Mediterraneo e Nord America, nominato West Mediterranean America : Algeciras - Salerno - La Spezia - Genoa - Vado Ligure - Valencia - Algeciras - New York - Norfolk - Savannah - Miami- Algeciras. "Questo è il modo spezzino per virare di bordo". Così i vertici della Community portuale della Spezia hanno commentato la notizia del trasferimento da Livorno a La Spezia delle compagnie che fanno parte della Ocean Alliance e che gestiscono il servizio regolare container dal Mediterraneo alla costa orientale degli Stati Uniti. "Siamo convinti che l'armonia che ha rappresentato in passato il fattore vincente del porto della Spezia - commenta la Community - stia tornando ad essere la chiave di volta per una ripresa dei traffici, peraltro già in atto e per un rilancio dello scalo spezzino nel mercato Mediterraneo dei trasporti container. Siamo convinti che proprio per questa sua capacità commerciale, il porto meriti una adeguata attenzione da parte delle istituzioni regionali e nazionali sia per quanto concerne il completamento delle infrastrutture previste, in primis i dragaggi, sia per quanto riguarda le imminenti scelte di governance dell'**Autorità** di **Sistema Portuale**, valorizzando competenze e territorialità che il nostro porto può esprimere". Più informazioni.



Community di La Spezia: siamo in corsa per un rilancio in grande stile

(FERPRESS) La **Spezia**, 14 GEN Questo è il modo spezzino per virare di bordo. Così i vertici della Community portuale di La **Spezia** hanno commentato la notizia del trasferimento da Livorno a La **Spezia** delle compagnie che fanno parte della Ocean Alliance e che gestiscono un servizio regolare Container dal Mediterraneo alla costa orientale degli Stati Uniti. Siamo convinti che l'armonia che ha rappresentato in passato il fattore vincente del **porto** di La **Spezia** commenta la Community stia tornando ad essere la chiave di volta per una ripresa dei traffici, peraltro già in atto e per un rilancio dello scalo spezzino nel mercato Mediterraneo dei trasporti Container. Siamo convinti precisano i componenti della Community che proprio per questa sua capacità commerciale, il **porto** meriti una adeguata attenzione da parte delle istituzioni regionali e nazionali sia per quanto concerne il completamento delle infrastrutture previste, in primis i dragaggi, sia per quanto riguarda le imminenti scelte di governance dell'Autorità di Sistema Portuale, valorizzando competenze e territorialità che il nostro **porto** può esprimere.



Tanti posti di lavoro, pochi giovani al lavoro?

Non c'è bisogno di fare grandi ricerche per trovare, sui giornali e sul web, offerte di lavoro anche allettanti: come quelle delle compagnie di navigazione delle crociere, che offrono posti a bordo, ben retribuiti e per periodi temporali anche ridotti, specialmente per giovani. Ma a quanto pare, le risposte sono scarse. Si chiede Paola Rossini da La **Spezia**: Sarei interessata ad imbarcare come hostess su una nave da crociera: quello che mi frena è il sospetto che dietro le proposte indubbiamente interessanti si celino però realtà assai meno piacevoli. Perché sono pochi, pochissimi, i giovani come me che rispondono?

* Perché ci sono sempre meno giovani, potrebbe essere la risposta più semplice. E certo la pesante denatalità dell'Italia è una delle ragioni: denatalità legata non siamo esperti ma si legge ovunque alla situazione economica difficile, che non invita le coppie a far figli, oltre a un certo edonismo anche involontario che mette il proprio tenore di vita prima di pensare a un'eventuale prole. Il tema sarebbe assai complesso e investe anche l'immigrazione dai paesi del terzo mondo, non tutta costituita da delinquenti o disadattati: tanto che per alcuni lavori indubbiamente pesanti, la percentuale di giovani immigrati è in forte crescita, sia per la loro adattabilità che per il rifiuto dei pochi ragazzi italiani. Sembra che il governo attuale stia adottando qualche misura per incentivare le nascite. Ma anche nel migliore dei casi, si parla di anni ed anni per invertire il fenomeno. Alimentando anche le battute di spirito come quella della vignetta che riprendiamo dal Vernacoliere di qualche tempo fa.



Toscana e Liguria ora "cucite" dalla ZLS

FIRENZE Habemus Papam: è il commento generale al decreto del Consiglio dei ministri che ha istituito da giovedì scorso la Zona Logistica Semplificata della Toscana. Con un'aggiunta significativa: Finalmente. Non è finita, almeno sul piano burocratico: a tutti ieri non era ancora uscito in Gazzetta Ufficiale, ma dovremmo speriamo essere vicini. Tra l'altro l'operatività del decreto è già in corso, formalmente parlando con l'approvazione del CDM. La notizia arriva in un momento che si delinea di grande rilancio per l'interesse del porto livornese: che si è guadagnato, come già abbiamo scritto, la dichiarazione di interesse del gruppo MSC per la futura Darsena Europa, un passo che commentiamo anche oggi su queste stesse colonne. La pubblicazione sul sito ministeriale hanno dichiarato per Confindustria Piero Neri e per Confetra Gloria Dari del decreto istitutivo della Zona Logistica Semplificata della Regione Toscana dota anche la nostra Regione di uno strumento che può attrarre nuovi investimenti manifatturieri e logistici. È l'epilogo positivo di una lunga gestazione avviata da Regione Toscana nel 2020 ottenuto grazie all'unità di intenti di diverse Istituzioni, amministrazioni e forze politiche sostenute, più volte e ad ogni livello, dalle rappresentanze economiche e sociali tra le quali Confindustria e Confetra. Con l'istituzione della ZLS si apre una fase molto impegnativa per la realizzazione del complesso sistema di governance previsto dalla normativa : dalla costituzione del Comitato di indirizzo e del Comitato di Gestione, alla struttura gestionale ed operativa (affidata all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale), alla organizzazione dei referenti locali del vasto territorio di una Zona logistica policentrica e multipolare (che coinvolge l'interporto di Prato e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale). Sono del tutto confidente della capacità di gestione di questa complessità da parte della Regione Toscana e dell'Autorità di Sistema Portuale afferma il presidente Neri perché, subito dopo l'attuazione degli strumenti di governance, si possa lavorare alla definizione di un progetto strategico, in particolare per la costa, e alla possibilità di sostenerlo con incentivi regionali e nazionali ammissibili. A questo proposito concludono il presidente Neri e la vicepresidente Confetra Dari intendiamo nuovamente sostenere con gli organi nazionali delle nostre confederazioni che il credito d'imposta per gli investimenti nelle ZLS divenga strutturale e non sia semplicemente postergato al novembre 2025. Tra i primi interventi sul decreto ZLS, quelli in ambito AdSP livornese Un atto di enorme importanza che assicura alle Imprese della Toscana nuove opportunità di sviluppo per la promozione di investimenti strategici. Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, ha così commentato, venerdì corso, la notizia della istituzione della ZLS Toscana con l'approvazione del decreto istitutivo del Consiglio

La Gazzetta Marittima

Toscana e Liguria ora "cucite" dalla ZLS

01/14/2025 23:07

Matteo Paroli FIRENZE – Habemus Papam: è il commento generale al decreto del Consiglio dei ministri che ha istituito da giovedì scorso la Zona Logistica Semplificata della Toscana. Con un'aggiunta significativa: "Finalmente". Non è finita, almeno sul piano burocratico: a tutti ieri non era ancora uscito in Gazzetta Ufficiale, ma dovremmo – speriamo – essere vicini. Tra l'altro l'operatività del decreto è già in corso, formalmente parlando con l'approvazione del CDM. La notizia arriva in un momento che si delinea di grande rilancio per l'interesse del porto livornese: che si è guadagnato, come già abbiamo scritto, la dichiarazione di interesse del gruppo MSC per la futura Darsena Europa, un passo che commentiamo anche oggi su queste stesse colonne. La pubblicazione sul sito ministeriale – hanno dichiarato per Confindustria Piero Neri e per Confetra Gloria Dari – del decreto istitutivo della Zona Logistica Semplificata della Regione Toscana dota anche la nostra Regione di uno strumento che può attrarre nuovi investimenti manifatturieri e logistici. È l'epilogo positivo di una lunga gestazione – avviata da Regione Toscana nel 2020 – ottenuto grazie all'unità di intenti di diverse Istituzioni, amministrazioni e forze politiche sostenute, più volte e ad ogni livello, dalle rappresentanze economiche e sociali tra le quali Confindustria e Confetra". Con l'istituzione della ZLS si apre una fase molto impegnativa per la realizzazione del complesso sistema di governance previsto dalla normativa : dalla costituzione del Comitato di indirizzo e del Comitato di Gestione, alla struttura gestionale ed operativa (affidata all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale), alla organizzazione dei referenti locali del vasto territorio di una Zona logistica policentrica e multipolare (che coinvolge l'interporto di Prato e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale). Per leggere l'articolo effettua il Login o procedi alla Register gratuita.

La Gazzetta Marittima

La Spezia

dei ministri. È stato, come purtroppo per molte decisioni che dovrebbero avere iter veloce, un percorso lunghissimo che è durato ben quattro anni. Il completamento sia pure tardivo della procedura avviata a luglio del 2020 ha ribadito Guerrieri è un risultato storico che ci piace poter credere di aver raggiunto grazie al contributo fattivo della AdSP e al coinvolgimento di tutta la comunità portuale. Ovviamente soddisfatto per primo il segretario generale dell'ente portuale, Matteo Paroli, considerato in molti settori come il vero artefice del risultato, con una lunga, paziente ma decisa opera di costruzione. Paroli ha ribadito l'importanza di un risultato conseguito grazie al lavoro di squadra che ha visto la partecipazione di tutte le istituzioni coinvolte, a partire dalla Regione Toscana, dei parlamentari locali e dei consiglieri regionali di tutti gli schieramenti politici. Ora dobbiamo correre rapidamente ha ribadito Paroli ricordando che la ZLS avrà una durata massima di sette anni, prorogabili solo per ulteriori sette. Non possiamo permetterci di perdere tempo: occorrerà uno stretto coordinamento tra Regione, AdSP, e le amministrazioni comunali e provinciali ha aggiunto. Noi siamo pronti a dare il nostro contributo e abbiamo già al nostro interno una struttura espressamente dedicata per queste attività ha concluso. * Semplificare, snellire, aiutare: questi gli obiettivi della ZTL. Tra le misure di semplificazione, la più importante è l'autorizzazione unica, alla quale sono soggetti i progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS, non soggetti a segnalazione certificata di inizio d'attività o a comunicazione. In particolare, con l'autorizzazione unica molte procedure di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominate, previste dalla legislazione vigente per ottenere tutti i permessi necessari in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere nell'area ZLS, sono ora unificate in un'unica richiesta. Ove necessario continua la norma l'autorizzazione unica costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale. Le opere per la realizzazione dei progetti sopramenzionati nella ZLS da parte di soggetti pubblici e privati sono ritenute di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti. * Sia chiaro: non mancano i caveat, ovvero le trappole procedurali, perché ci sono, inserite nel testo della norma, anche gli eccetto. Si tratta adesso di trasformare un atto formalmente esecutivo in fatti. Per quanto riguarda la Toscana, la ZLS ha come fulcro il porto di Livorno, con la cornice di tutti gli scali del sistema: e secondo alcune interpretazioni riguarda anche Marina di Carrara, pur facendo parte di un'altra AdSP. Non è un dettaglio, perché potrebbe anche valere in vista della Riforma delle AdSP. Qualcuno ci sta già facendo un pensierino anche se La Spezia ovviamente punta i piedi. * Andiamo sul concreto. E sul concreto c'è molto lavoro da fare, come ci ha detto Paroli. Se il cerino è in mano alla Regione anzi, alle Regioni perché per Marina di Carrara è in ballo anche la Liguria Il primo lavoro da fare è mettere insieme il comitato d'indirizzo che sarà presieduto dai presidenti delle Regioni e istituito oltre che dalle AdSP anche dagli enti locali. C'è una complicazione e nessuno la sottovaluta: proprio nei prossimi mesi scadono sia la presidenza della Regione Toscana sia quella dell'AdSP. Inutile soffermarci su quanto

La Gazzetta Marittima

La Spezia

queste scadenze potranno o intralciare i tempi tecnici per la costituzione del Comitato. A Palazzo Rosciano si è già avanti perché, come ha detto Paroli, è già pronto lo sportello Unico Amministrativo che diventa parte determinante delle operatività concrete. Ora c'è un'unica parola d'ordine: correre, correre, correre. * La istituzione della ZLS (Zona Logistica Semplificata) per la Toscana scrive anche l'unione comunale livornese del PD è un fatto di straordinaria importanza per il territorio, per lo sviluppo economico, per le imprese. In particolare per l'area costiera toscana e, al suo interno, per l'area costiera livornese. Finalmente ora si delinea una prospettiva risolutiva, afferma la nota per troppo tempo disattesa dal Governo nazionale e sollecitata da anni dal Partito Democratico che ha promosso nel tempo una molteplicità di iniziative in Parlamento, in sede regionale e comunale, sul territorio, mobilitando i suoi rappresentanti ad ogni livello. Il merito fondamentale della istituzione della ZLS continua il PD livornese va riconosciuto alla Regione Toscana, all'**Autorità di Sistema Portuale**, alle Amministrazioni locali, alle forze politiche e sociali, alle organizzazioni economiche, sindacali e di categoria. Questo decreto porterà benefici ed opportunità di sviluppo per un'area vasta che comprende i porti di Livorno, Piombino, Marina di Carrara e Portoferraio, gli interporti di Guasticce e Prato, oltre all'aeroporto di Pisa. Un significativo passo avanti; nella giusta direzione. (A.F.)

Sea Reporter

La Spezia

Community di La Spezia: siamo in corsa per un rilancio in grande stile

Gen 14, 2025 La **Spezia** - Questo è il modo spezzino per virare di bordo. Così i vertici della Community portuale di La **Spezia** hanno commentato la notizia del trasferimento da Livorno a La **Spezia** delle compagnie che fanno parte della Ocean Alliance e che gestiscono un servizio regolare Container dal Mediterraneo alla costa orientale degli Stati Uniti. "Siamo convinti che l'armonia che ha rappresentato in passato il fattore vincente del **porto** di La **Spezia** - commenta la Community - stia tornando ad essere la chiave di volta per una ripresa dei traffici, peraltro già in atto e per un rilancio dello scalo spezzino nel mercato Mediterraneo dei trasporti Container". "Siamo convinti - precisano i componenti della Community - che proprio per questa sua capacità commerciale, il **porto** meriti una adeguata attenzione da parte delle istituzioni regionali e nazionali sia per quanto concerne il completamento delle infrastrutture previste, in primis i dragaggi, sia per quanto riguarda le imminenti scelte di governance dell'Autorità di Sistema Portuale, valorizzando competenze e territorialità che il nostro **porto** può esprimere".

Sea Reporter

Community di La Spezia: siamo in corsa per un rilancio in grande stile



01/14/2025 15:32 Redazione Seareporter

Gen 14, 2025 La Spezia - Questo è il modo spezzino per virare di bordo. Così i vertici della Community portuale di La Spezia hanno commentato la notizia del trasferimento da Livorno a La Spezia delle compagnie che fanno parte della Ocean Alliance e che gestiscono un servizio regolare Container dal Mediterraneo alla costa orientale degli Stati Uniti. "Siamo convinti che l'armonia che ha rappresentato in passato il fattore vincente del porto di La Spezia - commenta la Community - stia tornando ad essere la chiave di volta per una ripresa dei traffici, peraltro già in atto e per un rilancio dello scalo spezzino nel mercato Mediterraneo dei trasporti Container". "Siamo convinti - precisano i componenti della Community - che proprio per questa sua capacità commerciale, il porto meriti una adeguata attenzione da parte delle istituzioni regionali e nazionali sia per quanto concerne il completamento delle infrastrutture previste, in primis i dragaggi, sia per quanto riguarda le imminenti scelte di governance dell'Autorità di Sistema Portuale, valorizzando competenze e territorialità che il nostro porto può esprimere".

The Medi Telegraph

La Spezia

Ocean Alliance trasferisce un servizio alla Spezia, la Community portuale: "Siamo in corsa per un rilancio in grande stile"

Soddisfazione per la scelta compiuta da Ocean Alliance, scelta che premia la capacità di coesione dello scalo ligure **Genova** - "Questo è il modo spezzino per virare di bordo". Così i vertici della Community portuale della Spezia hanno commentato la notizia del trasferimento da Livorno alla Spezia delle compagnie che fanno parte della Ocean Alliance e che gestiscono un servizio regolare container dal Mediterraneo alla costa orientale degli Stati Uniti. "Siamo convinti che l'armonia che ha rappresentato in passato il fattore vincente del porto di La Spezia - spiega una nota della Community - stia tornando ad essere la chiave di volta per una ripresa dei traffici, peraltro già in atto e per un rilancio dello scalo spezzino nel mercato mediterraneo dei trasporti container". "Siamo convinti - precisano i componenti della Community - che proprio per questa sua capacità commerciale, il porto meriti una adeguata attenzione da parte delle istituzioni regionali e nazionali sia per quanto concerne il completamento delle infrastrutture previste, in primis i dragaggi, sia per quanto riguarda le imminenti scelte di governance dell'Autorità di sistema portuale, valorizzando competenze e territorialità che il nostro porto può esprimere".

The Medi Telegraph

Ocean Alliance trasferisce un servizio alla Spezia, la Community portuale: "Siamo in corsa per un rilancio in grande stile"



01/14/2025 18:26

Soddisfazione per la scelta compiuta da Ocean Alliance, scelta che premia la capacità di coesione dello scalo ligure Genova - "Questo è il modo spezzino per virare di bordo". Così i vertici della Community portuale della Spezia hanno commentato la notizia del trasferimento da Livorno alla Spezia delle compagnie che fanno parte della Ocean Alliance e che gestiscono un servizio regolare container dal Mediterraneo alla costa orientale degli Stati Uniti. "Siamo convinti che l'armonia che ha rappresentato in passato il fattore vincente del porto di La Spezia - spiega una nota della Community - stia tornando ad essere la chiave di volta per una ripresa dei traffici, peraltro già in atto e per un rilancio dello scalo spezzino nel mercato mediterraneo dei trasporti container". "Siamo convinti - precisano i componenti della Community - che proprio per questa sua capacità commerciale, il porto meriti una adeguata attenzione da parte delle istituzioni regionali e nazionali sia per quanto concerne il completamento delle infrastrutture previste, in primis i dragaggi, sia per quanto riguarda le imminenti scelte di governance dell'Autorità di sistema portuale, valorizzando competenze e territorialità che il nostro porto può esprimere".

"Ridiamo dignità a pesca e agricoltura": pronti quattro giorni di presidio al porto di Ravenna

A lanciare la manifestazione è il Coordinamento agricoltori e pescatori italiani (Coapi): "Regioni e Governo dichiarino lo stato di crisi socioeconomico e adottino misure straordinarie a sostegno delle aziende"

Il mondo dell'agricoltura e della pesca è pronto a mobilitarsi per chiedere alle istituzioni misure di sostegno alle imprese delle due categorie. È il Coordinamento agricoltori e pescatori italiani (Coapi) a lanciare la manifestazione prevista dal 28 al 31 gennaio, che vedrà un presidio nel porto di Ravenna. "Siamo qui per urlare la nostra indignazione - si legge nel volantino della mobilitazione - Per difendere il lavoro degli agricoltori e pescatori, di tutti quelli che producono cibo, ridare dignità alle nostre aziende agricole e alla pesca artigianale". Gli organizzatori aggiungono: "Lotteremo tutti uniti affinché le Regioni e il Governo dichiarino lo stato di crisi socioeconomico e adottino misure straordinarie a sostegno di tutte quelle aziende che si trovano in seria difficoltà". Nei giorni scorsi il Coapi aveva dichiarato: "Fra i mesi di gennaio e febbraio del 2024 una forte mobilitazione di agricoltori si è manifestata nelle strade italiane denunciando la gravità della crisi chiedendo misure urgenti per risolverla. Nonostante alcuni segnali di confronto, la politica non ha ancora messo in campo le iniziative all'altezza del compito e della straordinarietà dei problemi. Anzi, in questi mesi la crisi (sia quella economica che quella ambientale e sociale) si stanno aggravando e quest'anno rischiamo davvero la moria di molte aziende produttive. Servono risposte straordinarie e non più rinviabili e serve tornare in campo con idee chiare e obiettivi chiari".



Corriere Marittimo

Livorno

Livorno perde le navi della Ocean Alliance sulla linea storica con gli Stati Uniti

La compagnia cinese di Hong Kong, OOCL (Orient Overseas Container Line Limited) ha annunciato la riconfigurazione dei servizi 2025 anche alla luce dell'accordo sottoscritto, il 12 gennaio scorso, tra i partner della Ocean Alliance di cui OOCL è membro insieme a CMA CGM, COSCO SHIPPING ed EVERGREEN. Nella nuova configurazione dei servizi annunciata da OOCL la principale novità per i porti italiani, riguarda lo scalo di per la costa orientale degli Stati Uniti, West Mediterranean - America [WMA] a favore di La Spezia (LSCT). Nel dettaglio questi i servizi annunciati Asia- West Mediterranean 1 (WM1) - continuerà a scalare i porti di Genova e La Spezia in Italia: Questa la rotazione : Qingdao - Shanghai - Ningbo - Kaohsiung - Hong Kong - Yantian - Singapore - Piraeus- Genoa - La Spezia - Fos - Valencia -Singapore - Qingdao. Alla luce della situazione nella regione del Mar Rosso le navi di OOCL continueranno a essere dirottate sulla rotta del Capo di Buona Speranza, tuttavia la compagnia fornisce anche una versione del Canale di Suez, che è invariata. West Mediterranean - America [WMA] : i porti nazionali toccati dal servizio sono quattro: Genova e La Spezia, che sostituisce Livorno nella rotazione, inoltre Vado Ligure e Salerno, che saranno anche toccati da un servizio esterno all'alleanza - questa la rotazione: Algeciras, Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami e Algeciras. Il servizio Asia-Adriatic Sea [AAS] : continua a toccare **Trieste**: - Shanghai - Ningbo - Pusan - Shekou - Singapore - Alexandria - Koper - **Trieste** - Rijeka - Alexandria - Jeddah - Port Kelang - Shekou - ShanghaiAsia e l'Adriatico.



Darsena Europa adesso "Alea iacta est"

LIVORNO La logica della logistica sembra una tautologia l'aveva ipotizzato già da anni, da quando si erano delineate le realtà del progetto Darsena Europa. E la stessa logica aveva preso come mossa tattica la dichiarazione di anni fa del gruppo MSC che aveva gelato tutti con il formale disimpegno da ogni interesse allo stesso grande progetto. Come hanno già annunciato i grandi network, siamo tornati indietro, o meglio, siamo andati avanti: MSC ha presentato formale dichiarazione di interesse a realizzare e gestire la Darsena Europa, con l'implicito (ma determinante) impegno a sopperire al finanziamento richiesto dalla parte privata. Prima di ricordare i dettagli del cambio d'indirizzo da parte del primo operatore logistico del mondo, è bene sottolineare che ad oggi la Darsena Europa può contare su 200 milioni di euro della Regione Toscana, altri 200 milioni del Ministero MIT, 90 milioni dalla banca BEI, circa 50 racimolati dall'AdSP, e altri 100 milioni da CDP e CIPRESS. Ai costi attuali occorrerebbero altri 300 milioni di euro circa, richiesti al socio privato che si aggiudicherà l'attesa gara. E con la recente dichiarazione di interesse di MSC sembra scontato che sarà il colosso di

Aponte a metterci il cappello. I fatti sono, ovviamente, il risultato delle azioni degli uomini. In questo caso sono il risultato di un'azione concordata tra due dei principali operatori logistici del porto di **Livorno**: Piero Neri ed Enio Lorenzini. Volendo fare del dietrismo, il coinvolgimento del gruppo Aponte aveva preso corpo già il giorno dopo la dura uscita del gruppo Neri da Confitarma con il suo avvicinamento a Confarmatori, che ha MSC come socio più importante, Neri e Lorenzini hanno tessuto una importante tela di nuovi rapporti, non solo con il cluster portuale che si è schierato a difesa dei contenitori nel TDT, ma anche in ambito più vasto, schierandosi su quello che è ormai lo scontro a livello nazionale dei due gruppi armatoriali: Confitarma schierata con Grimaldi, Assarmatori con MSC. Le sostanziali differenze di peso tra i due gruppi in questo scontro puramente nazionale contano, ma non sono state determinanti: sono state determinanti invece le strategie, che facendo perno sul terminal Lorenzini (compartecipato come noto da MSC) e sulla sostanziale rappresentatività di tutto il cluster portuale di Pieri Nero, hanno portato alla definizione dei rapporti. Si delinea dunque, almeno nelle ipotesi più logiche, il porto di domani: i contenitori tutti in Darsena Europa con il traino di MSC, compresi quelli attualmente nel multipurpose Lorenzini: i ro/ro e i ro/car nello specifico in Darsena Toscana, con perno sul TDT di Grimaldi ma anche con le aree ex Lorenzini, quelle della Cilp e quelle del probabile trasferimento dei rinfusi e dei forestali. Alcuni dettagli sono in fase di definizione, come le aree e gli accosti delle crociere e dei traghetti passeggeri, ma stanno avviandosi alla soluzione per gli accordi in essere con la Porto 2000. Tutto potrebbe tornare, finalmente. Se il diavolo non ci mette la coda. Auguri. Antonio



La Gazzetta Marittima

Livorno

Fulvi

Navi da crociera, l'impatto a Livorno

LIVORNO - La recente inaugurazione del City Terminal Cruise della **Porto** 2000 ha riportato un momento l'attenzione sul traffico portuale delle navi da crociera: che è stato nel 2024 uno dei pochi comparti in forte crescita per le banchine labroniche. In crescita importante, non solo per il **porto**, ma anche per l'indotto sul territorio, visto che secondo i dati forniti spesso dagli specialisti ogni crocierista che sbarca lascia sul territorio, in piccole spese, ricordini etc, una media di 30/50 euro a testa. Considerato che siamo ormai vicini al milione di sbarchi in un anno, si fa presto a calcolare il valore economico dell'indotto: senza considerare un'altra importante ricaduta, quella che ogni turista una volta rientrato a casa farà una pubblicità importante tra amici e conoscenti, invitando altri a fare la stessa esperienza. Banchine utilizzate per l'ormeggio dalle motonavi passeggeri. Dai dati dell'Avvisatore emergono alcune altre considerazioni. La prima è che la compagnia MSC continua ad essere MSC con due navi, "Grandiosa" e "Fantasia" che sono state le più assidue. "Grandiosa" ha battuto anche tutti i record di numero di passeggeri in una volta, con oltre 6000 crocieristi a bordo: una città. In totale "Grandiosa" ha sbarcato a **Livorno** 156.530 passeggeri, seguita nella classifica da "Norwegian Escape" con 107.063 passeggeri, da "MSC Fantasia" con 103.727 e da un'altra "Norwegian", la "Epicarpio" con 80.686 crocieristi. A queste cifre vanno aggiunti anche gli sbarchi degli equipaggi, che per alcune navi sono pari o poco meno dei turisti. Provenienza dalle motonavi passeggeri. Un dato che fa riflettere è quello delle banchine utilizzate dalle navi da crociera. Il 46% degli accosti è avvenuto alla banchina ad alto fondale, nata e cresciuta come destinazione di traffici cargo, ma unica eventualmente ad avere fondali sufficienti per alcuni dei colossi da crociera. Da rilevare che malgrado l'adattamento di un vecchio capannone a stazione di accoglienza, la sistemazione è arrangiata, non certo all'altezza di altri porti dove esistono da tempo vere e grandiose stazioni passeggeri. Segue il molo Italia, con il 20% degli accosti: un attracco decentrato rispetto alla città, tra sbarchi di ro/ro e in una zona del **porto** del tutto estranea ad ogni aspetto turistico. Destinazione dalle motonavi passeggeri. Meglio chiudere: sperando che gli accordi finalmente in corso con la **Porto** 2000 riescano a dare al **porto** di **Livorno** una degna (e prossima) migliore accoglienza a un traffico ricco e redditizio per l'intero territorio.



LIVORNO - La recente inaugurazione del City Terminal Cruise della Porto 2000 ha riportato un momento l'attenzione sul traffico portuale delle navi da crociera: che è stato nel 2024 uno dei pochi comparti in forte crescita per le banchine labroniche. In crescita importante, non solo per il porto, ma anche per l'indotto sul territorio, visto che secondo i dati forniti spesso dagli specialisti ogni crocierista che sbarca lascia sul territorio, in piccole spese, ricordini etc, una media di 30/50 euro a testa. Considerato che siamo ormai vicini al milione di sbarchi in un anno, si fa presto a calcolare il valore economico dell'indotto: senza considerare un'altra importante ricaduta, quella che ogni turista una volta rientrato a casa farà una pubblicità importante tra amici e conoscenti, invitando altri a fare la stessa esperienza. Banchine utilizzate per l'ormeggio dalle motonavi passeggeri. Dai dati dell'Avvisatore emergono alcune altre considerazioni. La prima è che la compagnia MSC continua ad essere MSC con due navi, "Grandiosa" e "Fantasia" che sono state le più assidue. "Grandiosa" ha battuto anche tutti i record di numero di passeggeri in una volta, con oltre 6000 crocieristi a bordo: una città. In totale "Grandiosa" ha sbarcato a Livorno 156.530 passeggeri, seguita nella classifica da "Norwegian Escape" con 107.063 passeggeri, da "MSC Fantasia" con 103.727 e da un'altra "Norwegian", la "Epicarpio" con 80.686 crocieristi. A queste cifre vanno aggiunti anche gli sbarchi degli equipaggi, che per alcune navi sono pari o poco meno dei turisti. Provenienza dalle motonavi passeggeri. Un dato che fa riflettere è quello delle banchine utilizzate dalle navi da crociera. Il 46% degli accosti è avvenuto alla banchina ad alto fondale, nata e cresciuta come destinazione di traffici cargo, ma unica eventualmente ad avere fondali sufficienti per alcuni dei colossi da crociera. Da rilevare che malgrado l'adattamento di un vecchio capannone a stazione di accoglienza, la sistemazione è arrangiata, non certo all'altezza di altri porti dove esistono da tempo vere e grandiose stazioni passeggeri.

MSC prima al mondo e fuori dalle alliances

LIVORNO I dati parlano chiaro: la capacità combinata dei vettori che controllano più dell'1% della flotta globale di linea è cresciuta del 10,3% nel 2024. Ed MSC Mediterranean Shipping Company ha mostrato ancora una volta la crescita più forte in termini di Teu tanto che oggi è la prima Compagnia di Navigazione container in assoluto con le dimensioni della flotta necessarie per gestire una rete Est-Ovest in modo indipendente. Una novità importante, come ci conferma il maritime consultant Angelo Roma. Qual è la potenza di MSC oggi nel settore Teu? Intanto è quella di operare da sola, al di fuori di ogni condizionamento delle ex conferences, oggi alleanze armatoriali. Nella sostanza, MSC ha aggiunto 692.000 teu alla sua flotta nel 2024, il che rappresenta una crescita media superiore al mercato del 12,3%. L'anno scorso MSC ha varato una cinquantina di nuove costruzioni (548.500 teu), tra cui 26 navi post-panamax da 15.400 - 16.600 teu che sono ideali per coprire qualsiasi tratta. E il suo diretto inseguitore? Il divario con il secondo operatore al mondo, A.P. Moller Maersk con 4,4 Mteu, si è ampliato a 1,9 Mteu. L'anno scorso Maersk ha ricominciato a far crescere la sua flotta (+7,3%) ma dopo averla ridotta nel 2023 (-2,7%) e nel 2022 (-1,4%). L'espansione dell'anno 2024 è dovuta in gran parte all'arrivo di 23 nuove costruzioni, tra cui le prime sette navi di classe Equinox alimentate a metanolo da 16.592 teu. Anche altri competitor potenziano Contrariamente agli anni precedenti, quando c'erano chiari vincitori e vinti, la crescita della flotta nel 2024 è stata in effetti distribuita in modo più uniforme. Quasi tutti i primi 12 vettori hanno aumentato la loro capacità di oltre il 6,9% nel 2024. C'è stata sia la necessità di rinnovare, che fiducia in una ripresa mondiale del trasporto navale, considerato che l'Egitto, nonostante gli Houthi, vuole completare il raddoppio del canale di Suez (in un anno e mezzo, la duplicazione completa dell'intero percorso). In questo quadro generale, che significato ha la joint venture tra MSC e le livornesi Neri e Lorenzini? Finalmente è la grande notizia che auspicavamo a **Livorno**: il numero uno al mondo, in società con le due più grandi realtà portuali labroniche, cioè i gruppi anche terminalisti Lorenzini e Neri, ha ufficialmente manifestato interesse per la Darsena Europa. Dovremo stare sempre attenti a come si evolveranno le cose ma sicuramente i circa 300/400 milioni che mancavano ai 640 di (Regione, MIT, BEI, AdSP, CDP e CIPESS) per rendere totalmente operativa la D.E. ora ci saranno senza grossi affanni. E il calibro della joint venture, come l'ha chiamata lei, è una garanzia che le cose potranno essere non solo più veloci, ma anche con prospettive forse ancora migliori per il resto del porto e per il resto dei traffici marittimi, liberando la Darsena Toscana per le tipologie che da tempo soffrono. (A.F.)



Interporto toscano Vespucci, prossima fermata Truck village

Giulia Sarti

LIVORNO Si dovrebbe inaugurare a Marzo prossimo il Truck village dell'Interporto toscano A. Vespucci. Lo conferma ai nostri microfoni l'ad Raffaello Cioni: Ormai è in fase di ultimazione, con i ritardi dovuti, prima al Covid, poi all'aumento dei prezzi dei materiali che hanno bloccato il progetto per un po' di tempo. Una bella soddisfazione inaugurare qualcosa di nuovo all'interno di interporto. truck village C'è anche un altro importante progetto che sta arrivando alla sua definizione finale e fase esecutiva, quello del trigeneratore che permetterà all'interporto di generare l'energia in simbiosi con il magazzino del freddo costruito e messo in funzione nel 2023: Sfrutteremo il freddo generato dal magazzino per generare energia sostenibile spiega Cioni. Per l'interporto l'attenzione all'energia verde è ormai di casa: Abbiamo uno status particolare che ci permette di produrre, acquistare e distribuire energia che generiamo con pannelli solari. Con il citato trigeneratore ne genereremo ulteriore. Stiamo ponendo attenzione anche all'idrogeno, un'opportunità a cui ci stiamo interessando e della quale stiamo discutendo con vari operatori per provare a realizzare all'interno delle aree portuali e possibilmente nelle nuove aree di espansione, iniziative che vadano in questa direzione. Sempre nel prossimo futuro si attende un secondo magazzino del freddo, realizzato stavolta dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (che poi lo gestirà) con fondi del Pnrr all'interno delle aree interportuali. Un'infrastruttura che consolida il sistema integrato porto-interporto sottolinea l'ad. Fare previsioni sul mercato futuro è invece diventato quanto mai difficile perché i mercati sono sensibili a qualsiasi mutamento dello scenario non solo nazionale ma internazionale e la globalizzazione fa sì che i luoghi dove possano nascere problemi o opportunità siano i più disparati per arrivare ad impattare su territori come anche quello di Livorno. La fine delle guerre non è solo un auspicio per le tante popolazioni che soffrono, ma anche la possibilità che si ristabiliscano equilibri negli scambi economici che potrebbero favorire tutta l'economia locale e la logistica, sia portuale che interportuale.



Port News

Livorno

Maria Teresa di Matteo, "addio a una bandiera del MIT"

Con Teresa Di Matteo se ne va una di quelle figure che ti fanno dire Ecco un Funzionario dello Stato! Competente, affidabilissima, con un altissimo rispetto delle Istituzioni e delle funzioni che via via è stata chiamata a ricoprire, Teresa ha costruito mattone su mattone una carriera costante e brillante, fino a raggiungere, con pieno merito e forse troppo tardi, il gradino più alto del cursus honorum ministeriale, quello di Capo Dipartimento nel settore a lei più congeniale, quello dei trasporti. Prima di arrivare a tale traguardo, Teresa Di Matteo ha, tra l'altro, rivestito per anni il ruolo di Vice Capo di Gabinetto, e solo chi frequenta assiduamente i ministeri sa quanto sia importante e delicata questa fondamentale cerniera tra il vertice politico e la struttura amministrativa che, in un ministero mastodontico come è quello delle Infrastrutture e dei trasporti, rischia di avere corto circuiti di comunicazione. Le hanno consentito di adempiere con successo a questa funzione, con Governi e Ministri di tutti gli schieramenti, le sue doti di lealtà istituzionale, di equilibrio, il vantaggio di essere una di noi, e quindi con pieno riconoscimento da parte dei dirigenti che dei funzionari, in un ruolo al quale spesso vengono chiamati soggetti esterni, capacissimi, ma a volte vissuti dalla struttura come un corpo estraneo di passaggio. Chi come lei ha la capacità di saper leggere e dominare le pieghe del Bilancio dello Stato, diventa una sorta di Sciamano in quella grande giungla che è il saper coniugare le direttive politiche con l'attività amministrativa, le mille esigenze delle strutture con la perenne scarsità delle risorse; a lei tutti facevamo riferimento per queste necessità, ricevendo sempre ascolto e aiuto, sempre che le richieste fossero ragionevoli e produttive. Essendo coetanei, ho avuto l'opportunità di diventarne prima collega e poi amico, appartenendo a quella generazione di funzionari che ha vissuto, a metà degli anni '90, l'accorpamento tra ex Ministero della marina mercantile ed ex Ministero dei trasporti e di questo accorpamento siamo stati protagonisti concreti, nel periodo in cui io lavoravo al Gabinetto del Ministro e lei a stretto contatto con l'allora Capo Dipartimento ing. Amedeo Fumero. Lavorare sull'accorpamento non è stato facile, anche perché dovevamo farlo senza ripercussioni sull'attività quotidiana, ma la sua disponibilità al dialogo e la comprensione dei problemi e delle soluzioni hanno agevolato il percorso: non ricordo un suo atteggiamento protezionistico o geloso delle competenze del suo ex ministero e le esigenze dei due ambiti trovavano sempre, anche grazie a lei, un punto di conciliazione e di equilibrio. A volte, forse, poteva sembrare che avesse un carattere tetragono, ma io ricordo diversi momenti di leggerezza, come quando, unica donna in uno staff di uomini il Capo Dipartimento e noi direttori generali a fronte di qualche parola non perfettamente urbana che ci usciva nei dialoghi quotidiani, reagiva dicendo scherzosa Dite, dite pure, tanto a forza di stare con voi, mi sento un po' maschiaccio anche



Port News

Livorno

io. Nata nel settore dei trasporti terrestri, non ha avuto difficoltà a cimentarsi, via via, anche con tematiche diverse come il trasporto ferroviario, quello aereo ed il mondo marittimo-portuale, di cui ha sempre colto, se non la disciplina di dettaglio, sicuramente l'importanza strategica e l'obiettivo di connessione ed integrazione, acquisendo una competenza di merito che, unitamente alle sue qualità personali, l'hanno appunto portata a meritare la funzione di Capo Dipartimento. Punti deboli? Guardiamoci allo specchio chi di noi è perfetto? Io posso dire con assoluta certezza che la sua scomparsa, al di là del dolore personale di chi la conosceva da vicino, apre un vuoto nell'apparato ministeriale che non sarà indifferente, quantomeno nel futuro prossimo. Teresa faceva parte di una schiera di funzionari con un forte senso di appartenenza, in quanto nata e cresciuta nella medesima Amministrazione, al di là delle trasformazioni che questa ha con gli anni subito. Con una metafora calcistica si può dire che rappresentava una bandiera del MIT, ruolo che temo potrebbe andare lentamente a sparire perché la flessibilità e la mobilità sono ormai un mantra anche nella Pubblica Amministrazione. Personalmente, penso che sia un vulnus, perché oltre alla competenza tecnica, il senso di appartenenza ti consente di mettere nel lavoro quel qualcosa di tuo che trasforma un burocrate in un funzionario responsabile e credo che l'Amministrazione avrebbe più che mai bisogno di acquisire e consolidare figure come quella della dott.ssa Di Matteo. Buon viaggio, Teresa!

Port News

Livorno

Livorno fuori dal servizio Amerigo di CMA CGM

Il **porto** di **Livorno** non sarà più scalato dal servizio di linea Amerigo di CMA CGM. A dare la notizia è la stessa compagnia di navigazione francese, in una nota nella quale sottolinea che il servizio di collegamento tra Spagna, Italia e la east coast statunitense toccherà il **porto** di Salerno al posto di quello toscano. A partire dal 10 febbraio sarà pertanto effettuata la seguente rotazione: Algeciras, Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah e Miami.



Shipping Italy

Livorno

Bcube trascina in tribunale i protagonisti del progetto Pharmavalley in Toscana

Sarebbe dovuto diventare un fiore all'occhiello della logistica, dei trasporti e delle spedizioni via mare, via terra e via aerea di prodotti farmaceutici presso l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Livorno e alla fine sarà invece ricordata come un'occasione persa terminata con un contenzioso legale. L'operatore logistico Bcube, secondo quanto si apprende da fonti vicine ai protagonisti dell'iniziativa, ha appena presentato un atto di citazione in tribunale verso le cinque aziende della rete Pharmavalley per essere venute meno alla loro responsabilità pre-contrattuale. Ovvero, secondo il denunciante, quella di essersi ritirate da un progetto ormai definito e presentato pubblicamente, con tanto di primi investimenti portati a termine da alcune controparti (ad esempio lo sviluppatore immobiliare P3 che aveva già comprato l'area dove sarebbe dovuto sorgere il centro logistico dedicato). Il riassunto delle puntate precedenti riporta la lancetta del tempo a marzo del 2018 quando venne apposta la firma sul protocollo d'intesa tra pubblico e privato. I soggetti pubblici coinvolti erano la Regione Toscana, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Comune di Collesalveti e l'autorità di sistema

portuale del Mar Tirreno settentrionale, oltre all'Interporto toscano Amerigo Vespucci e Toscana Aeroporti spa. Lo step successivo fu l'indizione di una gara d'appalto per identificare i partner logistici. I principali soggetti privati coinvolti erano le aziende farmaceutiche toscane costituenti la Rete Pharmavalley (ovvero Eli Lilly, Abiogen, Aboca, Molteni e Galenica Senese), l'advisor della Rete Pharmavalley (Kpmg) e i provider di servizi logistici fra cui Bcube (per fornitura del deposito e handling delle merci), DHL (per trasporti nazionali e internazionali), Maersk (per trasporti via mare) e Pharma Partners (per officina farmaceutica). Il progetto toscano Pharma Valley nacque con l'idea di creare un hub logistico-digitale avanzato per il settore life sciences in Toscana, una regione che, pur essendo il terzo polo produttivo in Italia, non è oggi supportato da infrastrutture logistiche moderne e adeguate. Ad oggi, infatti, i flussi logistici di distribuzione nazionale e internazionale sono polarizzati principalmente su Milano e Roma e questo progetto aveva l'ambizione di rispondere all'esigenza delle imprese principalmente del centro Italia, ridefinendo l'attuale struttura della filiera logistica e creando vantaggio competitivo tramite un modello logistico distributivo improntato all'ottimizzazione del livello di servizio. Le informazioni di allora recitavano quanto segue: situato presso l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci (Guasticce, in provincia di Livorno), il progetto Pharmavalley, sviluppato all'interno di un modello di partenariato tra pubblico e privato, prevede(va) la realizzazione di un hub logistico-digitale innovativo per la gestione dei flussi logistici end-to-end della supply chain (fornitori, aziende produttrici, infrastrutture e clienti finali). Tutto ciò attraverso investimenti tra 60 e 70 milioni di euro per l'acquisto del



Spedizioni Atto di citazione in Tribunale nei confronti dei produttori farmaceutici Eli Lilly, Abiogen, Aboca, Molteni e Galenica Senese per essere venute meno alla loro responsabilità pre-contrattuale di REDAZIONE SHIPPING ITALY Sarebbe dovuto diventare un fiore all'occhiello della logistica, dei trasporti e delle spedizioni via mare, via terra e via aerea di prodotti farmaceutici presso l'Interporto Toscano Amerigo Vespucci di Livorno e alla fine sarà invece ricordata come un'occasione persa terminata con un contenzioso legale. L'operatore logistico Bcube, secondo quanto si apprende da fonti vicine ai protagonisti dell'iniziativa, ha appena presentato un atto di citazione in tribunale verso le cinque aziende della rete Pharmavalley per essere venute meno alla loro responsabilità pre-contrattuale. Ovvero, secondo il denunciante, quella di essersi ritirate da un progetto ormai definito e presentato pubblicamente, con tanto di primi investimenti portati a termine da alcune controparti (ad esempio lo sviluppatore immobiliare P3 che aveva già comprato l'area dove sarebbe dovuto sorgere il centro logistico dedicato). Il riassunto delle puntate precedenti riporta la lancetta del tempo a marzo del 2018 quando venne apposta la firma sul protocollo d'intesa tra pubblico e privato. I soggetti pubblici coinvolti erano la Regione Toscana, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Comune di Collesalveti e l'autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, oltre all'Interporto toscano Amerigo Vespucci e Toscana Aeroporti spa. Lo step successivo fu l'indizione di una gara d'appalto per identificare i partner logistici. I principali soggetti privati coinvolti erano le aziende farmaceutiche toscane costituenti la Rete Pharmavalley (ovvero Eli Lilly, Abiogen, Aboca, Molteni e Galenica Senese), l'advisor della Rete Pharmavalley (Kpmg) e i provider di servizi logistici fra cui Bcube (per fornitura del deposito e handling delle merci), DHL (per trasporti nazionali e internazionali), Maersk (per trasporti via mare)

Shipping Italy

Livorno

terreno (area di oltre 125mila mq), la costruzione dell'edificio (superficie di circa 60mila mq) e l'installazione degli equipment necessari (fisici e digitali). Le prospettive erano di creare oltre 100 posti di lavoro diretti per la sola logistica industriale e un volume di business generato superiore ai 40 milioni di euro annui. Stime possibilmente triplicate a livello di indotto e un impatto significativo sul settore della logistica farmaceutica, movimentando oltre 600.000 pallet all'anno. Dopo la firma del protocollo tra pubblico e privato nel 2018, la gara d'appalto per identificare i partner logistici portò all'aggiudicazione nell'estate del 2020 delle attività di trasporto a Dhl e Maersk e le attività di deposito handling a Bcube. Tre anni più tardi però, nella primavera del 2023, la rete Pharmavalley, attraverso l'advisor Kpmg, ha comunicato un significativo ridimensionamento del progetto in termini di volumi previsti. A seguito di ciò i partner logistici, insieme ai caricatori, hanno identificato un nuovo equilibrio economico-finanziario e tariffario assicurando in questo modo la sostenibilità del progetto rivisto e la sua prosecuzione. Un anno fa, a marzo 2024, in una riunione presso la Regione Toscana l'azienda Eli Lilly, il produttore farmaceutico che doveva garantire circa la metà dei volumi, ha annunciato invece il suo ritiro dal progetto e da quel momento non risulta ci sia stata più alcuna comunicazione ufficiale sullo stato del progetto da questa data. L'epilogo finale è stato che Bcube nelle scorse settimane ha presentato un atto di citazione in tribunale verso le cinque aziende della rete Pharmavalley per essere venute meno alla loro responsabilità pre-contrattuale. N.C.

Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Crociere, richiesta MSC per concessione aree e banchine nel porto di Ancona

Lo rende noto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale che ha pubblicato il relativo avviso Una concessione di aree e banchine da destinare al traffico crocieristico. L'ha richiesta il gruppo Mediterranean Shipping Company all'ente portuale di **Ancona**. Lo rende noto proprio l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale che ha pubblicato l'avviso per la relativa richiesta di concessione da parte di MSC spa per la "realizzazione e la gestione di una stazione marittima destinata al traffico delle crociere".

L'istanza, pubblicata nella Gazzetta europea, riguarda una durata temporale di 35 anni. "Due le fasi che interessano la richiesta di concessione aggiornata da parte della compagnia armatoriale - precisa l'AdSP -. La prima, transitoria, inizierà con la disponibilità del nuovo terminal crociere che sarà realizzato dall'Autorità di sistema portuale sulla banchina 15 e che sostituirà l'attuale tensostruttura. La superficie della banchina interessata dalla concessione è di circa 3.630 metri quadrati e di 1.730 metri quadrati quella dell'attuale tensostruttura. Quest'area sarà data in concessione in via non esclusiva e sarà usata da Msc per le toccate delle navi da crociera. Potrà, infatti, essere

utilizzata anche per l'attracco dei traghetti così come il nuovo terminal potrà essere usato per i passeggeri dei traghetti in attesa di imbarco. La seconda fase della concessione - sottolinea l'Authority - riguarda il fronte esterno del molo Clementino una volta completato, da parte dell'Adsp, il banchinamento di circa 7.400 metri quadrati. Il progetto è al momento nella fase di predisposizione degli studi ed indagini richiesti dalla Commissione tecnica Via del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica". "Sull'area - spiega l'Autorità portuale - MSC propone di realizzare una stazione marittima per le crociere con una superficie di 2.600 metri quadrati dove organizzare accoglienza, ricezione e movimentazione dei crocieristi, occuparsi delle attività di safety e security, allestire un deposito bagagli ed eventuali servizi di bar, ristorazione e negozi. Il canone offerto dalla società fin dalla prima fase, soggetto alla rivalutazione Istat, è di 50 mila euro l'anno oltre ad una parte variabile di 0,30 euro per ogni passeggero in imbarco, sbarco o in transito. Eventuali domande concorrenti e osservazioni sull'istanza di concessione devono essere inviate all'Autorità di sistema portuale entro il 18 marzo 2025". Condividi Tag porti **ancona** msc Articoli correlati.



Lo rende noto l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale che ha pubblicato il relativo avviso Una concessione di aree e banchine da destinare al traffico crocieristico. L'ha richiesta il gruppo Mediterranean Shipping Company all'ente portuale di Ancona. Lo rende noto proprio l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale che ha pubblicato l'avviso per la relativa richiesta di concessione da parte di MSC spa per la "realizzazione e la gestione di una stazione marittima destinata al traffico delle crociere". L'istanza, pubblicata nella Gazzetta europea, riguarda una durata temporale di 35 anni. "Due le fasi che interessano la richiesta di concessione aggiornata da parte della compagnia armatoriale - precisa l'AdSP -. La prima, transitoria, inizierà con la disponibilità del nuovo terminal crociere che sarà realizzato dall'Autorità di sistema portuale sulla banchina 15 e che sostituirà l'attuale tensostruttura. La superficie della banchina interessata dalla concessione è di circa 3.630 metri quadrati e di 1.730 metri quadrati quella dell'attuale tensostruttura. Quest'area sarà data in concessione in via non esclusiva e sarà usata da Msc per le toccate delle navi da crociera. Potrà, infatti, essere utilizzata anche per l'attracco dei traghetti così come il nuovo terminal potrà essere usato per i passeggeri dei traghetti in attesa di imbarco. La seconda fase della concessione - sottolinea l'Authority - riguarda il fronte esterno del molo Clementino una volta completato, da parte dell'Adsp, il banchinamento di circa 7.400 metri quadrati. Il progetto è al momento nella fase di predisposizione degli studi ed indagini richiesti dalla Commissione tecnica Via del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica". "Sull'area - spiega l'Autorità portuale - MSC propone di realizzare una stazione marittima per le crociere con una superficie di 2.600 metri quadrati dove organizzare accoglienza, ricezione e movimentazione dei crocieristi, occuparsi delle attività di safety e security, allestire un deposito bagagli ed eventuali

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

MSC Crociere cresce ad Ancona

ANCONA - È stato pubblicato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale l'avviso per la richiesta di concessione da parte di Msc spa di aree e banchine nel porto di **Ancona** per la realizzazione e la gestione di una stazione marittima destinata al traffico delle crociere. L'istanza, pubblicata ieri nella Gazzetta europea, riguarda una durata temporale di 35 anni. Due le fasi che interessano la richiesta di concessione aggiornata da parte della compagnia armatoriale. La prima, transitoria, inizierà con la disponibilità del nuovo terminal crociere che sarà realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale sulla banchina 15 e che sostituirà l'attuale tensostruttura. La superficie della banchina interessata dalla concessione è di circa 3.630 metri quadrati e di 1.730 metri quadrati quella dell'attuale tensostruttura. Quest'area sarà data in concessione in via non esclusiva e sarà usata da Msc per le toccate delle navi da crociera. Potrà, infatti, essere utilizzata anche per l'attracco dei traghetti così come il nuovo terminal potrà essere usato per i passeggeri dei traghetti in attesa di imbarco. La seconda fase della concessione riguarda il fronte esterno del molo Clementino una volta completato, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, il banchinamento di circa 7.400 metri quadrati. Il progetto è al momento nella fase di predisposizione degli studi ed indagini richiesti dalla Commissione tecnica Via del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Sull'area, Msc propone di realizzare una stazione marittima per le crociere con una superficie di 2.600 metri quadrati dove organizzare accoglienza, ricezione e movimentazione dei crocieristi, occuparsi delle attività di safety e security, allestire un deposito bagagli ed eventuali servizi di bar, ristorazione e negozi. Il canone offerto dalla società fin dalla prima fase, soggetto alla rivalutazione Istat, è di 50 mila euro l'anno oltre ad una parte variabile di 0,30 euro per ogni passeggero in imbarco, sbarco o in transito. Eventuali domande concorrenti e osservazioni sull'istanza di concessione devono essere inviate all'Autorità di Sistema Portuale entro il 18 marzo 2025. "Il traffico crociere del porto di **Ancona** e il progetto di banchinamento del fronte esterno del molo Clementino continuano a raccogliere l'interesse e l'impegno per un investimento del principale operatore crocieristico del Mediterraneo - afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo -. Una proposta per l'ampliamento del comparto nello scalo che favorisce un percorso di miglioramento qualitativo e organizzativo dell'offerta verso i passeggeri, un ulteriore elemento a supporto della strategia regionale di sviluppo del turismo come opportunità di crescita, conoscenza ed apertura del territorio".



ANCONA - È stato pubblicato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale l'avviso per la richiesta di concessione da parte di Msc spa di aree e banchine nel porto di Ancona per la realizzazione e la gestione di una stazione marittima destinata al traffico delle crociere. L'istanza, pubblicata ieri nella Gazzetta europea, riguarda una durata temporale di 35 anni. Due le fasi che interessano la richiesta di concessione aggiornata da parte della compagnia armatoriale. La prima, transitoria, inizierà con la disponibilità del nuovo terminal crociere che sarà realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale sulla banchina 15 e che sostituirà l'attuale tensostruttura. La superficie della banchina interessata dalla concessione è di circa 3.630 metri quadrati e di 1.730 metri quadrati quella dell'attuale tensostruttura. Quest'area sarà data in concessione in via non esclusiva e sarà usata da Msc per le toccate delle navi da crociera. Potrà, infatti, essere utilizzata anche per l'attracco dei traghetti così come il nuovo terminal potrà essere usato per i passeggeri dei traghetti in attesa di imbarco. La seconda fase della concessione riguarda il fronte esterno del molo Clementino una volta completato, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, il banchinamento di circa 7.400 metri quadrati. Il progetto è al momento nella fase di predisposizione degli studi ed indagini richiesti dalla Commissione tecnica Via del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Sull'area, Msc propone di realizzare una stazione marittima per le crociere con una superficie di 2.600 metri quadrati dove organizzare accoglienza, ricezione e movimentazione dei crocieristi, occuparsi delle attività di safety e security, allestire un deposito bagagli ed eventuali servizi di bar, ristorazione e negozi. Il canone offerto dalla società fin dalla prima fase, soggetto alla rivalutazione Istat, è di 50 mila euro l'anno oltre ad una parte variabile di 0,30 euro per ogni passeggero in imbarco, sbarco o in transito. Eventuali domande concorrenti e osservazioni sull'istanza di concessione devono essere inviate

Primo Magazine

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: richiesta di concessione di Msc per traffico crocieristico

14 gennaio 2025 - È stato pubblicato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale l'avviso per la richiesta di concessione da parte di Msc spa di aree e banchine nel porto di Ancona per la realizzazione e la gestione di una stazione marittima destinata al traffico delle crociere. L'istanza, pubblicata nella Gazzetta europea, riguarda una durata temporale di 35 anni. Due le fasi che interessano la richiesta di concessione aggiornata da parte della compagnia armatoriale. La prima, transitoria, inizierà con la disponibilità del nuovo terminal crociere che sarà realizzato dall'Autorità di sistema portuale sulla banchina 15 e che sostituirà l'attuale tensostruttura. La superficie della banchina interessata dalla concessione è di circa 3.630 metri quadrati e di 1.730 metri quadrati quella dell'attuale tensostruttura. Quest'area sarà data in concessione in via non esclusiva e sarà usata da Msc per le toccate delle navi da crociera. Potrà, infatti, essere utilizzata anche per l'attracco dei traghetti così come il nuovo terminal potrà essere usato per i passeggeri dei traghetti in attesa di imbarco. La seconda fase della concessione riguarda il fronte esterno del molo Clementino una volta completato, da parte dell'Autorità di sistema portuale, il banchinamento di circa 7.400 metri quadrati. Il progetto è al momento nella fase di predisposizione degli studi ed indagini richiesti dalla Commissione tecnica Via del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Sull'area, Msc propone di realizzare una stazione marittima per le crociere con una superficie di 2.600 metri quadrati dove organizzare accoglienza, ricezione e movimentazione dei crocieristi, occuparsi delle attività di safety e security, allestire un deposito bagagli ed eventuali servizi di bar, ristorazione e negozi. Il canone offerto dalla società fin dalla prima fase, soggetto alla rivalutazione Istat, è di 50 mila euro l'anno oltre ad una parte variabile di 0,30 euro per ogni passeggero in imbarco, sbarco o in transito. Eventuali domande concorrenti e osservazioni sull'istanza di concessione devono essere inviate all'Autorità di sistema portuale entro il 18 marzo 2025.



14 gennaio 2025 - È stato pubblicato dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale l'avviso per la richiesta di concessione da parte di Msc spa di aree e banchine nel porto di Ancona per la realizzazione e la gestione di una stazione marittima destinata al traffico delle crociere. L'istanza, pubblicata nella Gazzetta europea, riguarda una durata temporale di 35 anni. Due le fasi che interessano la richiesta di concessione aggiornata da parte della compagnia armatoriale. La prima, transitoria, inizierà con la disponibilità del nuovo terminal crociere che sarà realizzato dall'Autorità di sistema portuale sulla banchina 15 e che sostituirà l'attuale tensostruttura. La superficie della banchina interessata dalla concessione è di circa 3.630 metri quadrati e di 1.730 metri quadrati quella dell'attuale tensostruttura. Quest'area sarà data in concessione in via non esclusiva e sarà usata da Msc per le toccate delle navi da crociera. Potrà, infatti, essere utilizzata anche per l'attracco dei traghetti così come il nuovo terminal potrà essere usato per i passeggeri dei traghetti in attesa di imbarco. La seconda fase della concessione riguarda il fronte esterno del molo Clementino una volta completato, da parte dell'Autorità di sistema portuale, il banchinamento di circa 7.400 metri quadrati. Il progetto è al momento nella fase di predisposizione degli studi ed indagini richiesti dalla Commissione tecnica Via del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica. Sull'area, Msc propone di realizzare una stazione marittima per le crociere con una superficie di 2.600 metri quadrati dove organizzare accoglienza, ricezione e movimentazione dei crocieristi, occuparsi delle attività di safety e security, allestire un deposito bagagli ed eventuali servizi di bar, ristorazione e negozi. Il canone offerto dalla società fin dalla prima fase, soggetto alla rivalutazione Istat, è di 50 mila euro l'anno oltre ad una parte variabile di 0,30 euro per ogni passeggero in imbarco, sbarco o in transito. Eventuali domande

Garofalo: "Crociere al molo Clementino, dal Comune nessun atto formale contrario"

Il presidente dell'Autorità portuale: "L'opera è prevista dal 2019, da allora nulla è cambiato. L'obiettivo è realizzarla entro il 2031". Ma servirà l'autorizzazione del ministero dell'Ambiente. Entro gennaio il piano regolatore dello scalo Nei giorni scorsi, l'Autorità portuale ha pubblicato sulla gazzetta europea l'avviso che la compagnia di navigazione Msc ha chiesto in concessione per 35 anni alcune aree e banchine nel **porto** di **Ancona**. Fra le aree - si specifica - anche "il molo Clementino una volta completato". Un tema delicato per la città che teme l'inquinamento ambientale legato alle grandi navi da crociera a due passi dal centro cittadino. Il presidente dell'autorità portuale, Vincenzo Garofalo, tiene a rassicurare: "Al Comune di **Ancona** abbiamo sempre chiarito che saremo sempre attenti e scrupolosi nel rispettare gli indirizzi di carattere ambientale, archeologico e sanitario". La questione del molo Clementino è stato al centro anche dell'ultima campagna elettorale per le comunali con la passata amministrazione di centrosinistra favorevole e la nuova contraria. Anche se - dice Garofalo - non c'è stata una pronuncia formale: "Il comitato di gestione del 2019, nel quale era presente anche il Comune, ha adottato una variante localizzata per realizzare al molo Clementino gli accosti per le navi da crociera. Nessun altro atto è stato mai posto in essere per poter cancellare questo procedimento". Per far partire i lavori, tuttavia, serve l'autorizzazione del ministero dell'Ambiente. Al momento, l'autorità portuale sta predisponendo gli ultimi documenti e poi una commissione dovrà decidere. Poi dipenderà dal ministero. Di certo l'Autorità portuale mette il molo Clementino al centro del nuovo piano regolatore del **porto** che entro questo mese sarà presentato a Comune, Regione e a istituzioni e grandi operatori. Si tratta di un progetto atteso - l'ultimo era di 40 anni fa - e che disegnerà il futuro del **porto**. L'obiettivo è delocalizzare le attività mercantili e commerciali nella zona della Penisola, verso Falconara, mentre il **porto** antico sarà per le attività turistiche, gli yacht e con le crociere, al molo Clementino.



01/14/2025 11:57

Rai News
Garofalo: "Crociere al molo Clementino, dal Comune nessun atto formale contrario"

Il presidente dell'Autorità portuale: "L'opera è prevista dal 2019, da allora nulla è cambiato. L'obiettivo è realizzarla entro il 2031". Ma servirà l'autorizzazione del ministero dell'Ambiente. Entro gennaio il piano regolatore dello scalo Nei giorni scorsi, l'Autorità portuale ha pubblicato sulla gazzetta europea l'avviso che la compagnia di navigazione Msc ha chiesto in concessione per 35 anni alcune aree e banchine nel porto di Ancona. Fra le aree - si specifica - anche "il molo Clementino una volta completato". Un tema delicato per la città che teme l'inquinamento ambientale legato alle grandi navi da crociera a due passi dal centro cittadino. Il presidente dell'autorità portuale, Vincenzo Garofalo, tiene a rassicurare: "Al Comune di Ancona abbiamo sempre chiarito che saremo sempre attenti e scrupolosi nel rispettare gli indirizzi di carattere ambientale, archeologico e sanitario". La questione del molo Clementino è stato al centro anche dell'ultima campagna elettorale per le comunali con la passata amministrazione di centrosinistra favorevole e la nuova contraria. Anche se - dice Garofalo - non c'è stata una pronuncia formale: "Il comitato di gestione del 2019, nel quale era presente anche il Comune, ha adottato una variante localizzata per realizzare al molo Clementino gli accosti per le navi da crociera. Nessun altro atto è stato mai posto in essere per poter cancellare questo procedimento". Per far partire i lavori, tuttavia, serve l'autorizzazione del ministero dell'Ambiente. Al momento, l'autorità portuale sta predisponendo gli ultimi documenti e poi una commissione dovrà decidere. Poi dipenderà dal ministero. Di certo l'Autorità portuale mette il molo Clementino al centro del nuovo piano regolatore del porto che entro questo mese sarà presentato a Comune, Regione e a istituzioni e grandi operatori. Si tratta di un progetto atteso - l'ultimo era di 40 anni fa - e che disegnerà il futuro del porto. L'obiettivo è delocalizzare le attività mercantili e commerciali nella zona della Penisola, verso

Pd, Luciani: «Portualità svenduta agli interessi privati»

Il Partito democratico locale esprime ferma condanna al parere favorevole concesso dal Ministero dell'Ambiente per la realizzazione del nuovo porto crocieristico di Fiumicino da parte di Royal Caribbean. Redazione Web CIVITAVECCHIA - «Il Partito Democratico di Civitavecchia esprime ferma condanna al parere favorevole concesso dal Ministero dell'Ambiente per la realizzazione del nuovo porto crocieristico di Fiumicino da parte di Royal Caribbean». Inizia così una nota dei dem di Civitavecchia a firma del segretario locale Enrico Luciani. «Una scelta - proseguono - che stupisce considerandone la provenienza: il MASE infatti avrebbe dovuto rappresentare uno scoglio invalicabile per un progetto che promette di impattare in maniera devastante, come denunciano da mesi dai movimenti ambientalisti sorti spontaneamente a Fiumicino, sul già fragile ecosistema costiero del litorale romano. Senza considerare che questo progetto tradisce i principi fondamentali sanciti dalla legge 84/94, che tutela la portualità come asset pubblico al servizio dell'interesse collettivo e non come merce da svendere agli interessi di pochi miliardari». Secondo Luciani «questa decisione non è solo un colpo al territorio di Civitavecchia, che rischia di vedere compromessa la propria centralità nel sistema portuale laziale e nazionale, ma apre la strada a una pericolosa deriva che potrebbe coinvolgere altri porti italiani, sottraendo risorse e opportunità alle comunità locali. Si tratta di un attacco frontale a un settore strategico per l'economia del Paese e a una categoria di lavoratori fondamentale per il funzionamento del sistema portuale. Una responsabilità politica gravissima che il Governo si assume, in perfetta continuità con la volontà di favorire la liberalizzazione dell'autoproduzione delle attività portuali, mettendo ulteriormente a rischio la tutela dei lavoratori e delle economie locali». Il Partito Democratico di Civitavecchia «ribadisce con forza da che parte sta: con i lavoratori, non con i miliardari; con le comunità, non con chi vuole impoverirle; con l'ambiente, non con chi pensa che la ricchezza giustifichi lo sfruttamento delle risorse naturali. Questo non è sviluppo, non è libertà d'impresa. È un privilegio concesso a pochi a discapito di molti. Il PD si opporrà in ogni sede a questa deriva, difendendo il futuro del porto di Civitavecchia, dei suoi lavoratori e di tutto il territorio». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Peculato d'uso, assolta Roberta Macii

Si chiude la vicenda giudiziaria che ha visto coinvolta l'ex segretaria generale di Molo Vespucci. Soddisfatti gli avvocati Mereu e Vannetiello Daria Geggi CIVITAVECCHIA - «L'assoluzione era stato sin dall'inizio l'unico obiettivo della difesa che ha sempre sostenuto la totale estraneità della propria assistita dalle condotte illecite ipotizzate». Si dicono pienamente soddisfatti gli avvocati Lorenzo Mereu e Dario Vannetiello, legali della dottoressa Roberta Macii, ex segretaria generale dell'Adsp ai tempi della presidenza Di Majo, accusata di peculato d'uso. Oggi infatti si è concluso il giudizio dinanzi il Tribunale di Civitavecchia che all'esito dell'ampia istruttoria ha assolto la dottoressa Macii con formula piena da tutte le accuse, cadute integralmente. La vicenda, partita da un esposto per fatti relativi agli anni 2017-2019, aveva visto rinviare a giudizio nel 2020 l'ex segretaria generale di Molo Vespucci; l'accusa, per lei, era quella di aver utilizzato l'auto di servizio dell'ente a scopi personali. Vennero presentate fotografie e multe per sostenere questa ipotesi ma oggi, dopo circa cinque anni di processo, «e dopo aver ascoltato numerosi testimoni e aver sostenuto quello che per noi - hanno aggiunto i due legali - è sempre stato chiaro dall'inizio, ossia la completa estraneità ai fatti contestati», il Tribunale ha assolto Macii con formula piena.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pd, Luciani: «Portualità svenduta agli interessi privati»

CIVITAVECCHIA - «Il Partito Democratico di Civitavecchia esprime ferma condanna al parere favorevole concesso dal Ministero dell'Ambiente per la realizzazione del nuovo porto crocieristico di Fiumicino da parte di Royal Caribbean». Inizia così una nota dei dem di Civitavecchia a firma del segretario locale Enrico Luciani. «Una scelta - proseguono - che stupisce considerandone la provenienza: il MASE infatti avrebbe dovuto rappresentare uno scoglio invalicabile per un progetto che promette di impattare in maniera devastante, come denunciano da mesi dai movimenti ambientalisti sorti spontaneamente a Fiumicino, sul già fragile ecosistema costiero del litorale romano. Senza considerare che questo progetto tradisce i principi fondamentali sanciti dalla legge 84/94, che tutela la portualità come asset pubblico al servizio dell'interesse collettivo e non come merce da svendere agli interessi di pochi miliardari». Secondo Luciani «questa decisione non è solo un colpo al territorio di Civitavecchia, che rischia di vedere compromessa la propria centralità nel sistema portuale laziale e nazionale, ma apre la strada a una pericolosa deriva che potrebbe coinvolgere altri porti italiani, sottraendo risorse e opportunità alle comunità locali. Si tratta di un attacco frontale a un settore strategico per l'economia del Paese e a una categoria di lavoratori fondamentale per il funzionamento del sistema portuale. Una responsabilità politica gravissima che il Governo si assume, in perfetta continuità con la volontà di favorire la liberalizzazione dell'autoproduzione delle attività portuali, mettendo ulteriormente a rischio la tutela dei lavoratori e delle economie locali». Il Partito Democratico di Civitavecchia «ribadisce con forza da che parte sta: con i lavoratori, non con i miliardari; con le comunità, non con chi vuole impoverirle; con l'ambiente, non con chi pensa che la ricchezza giustifichi lo sfruttamento delle risorse naturali. Questo non è sviluppo, non è libertà d'impresa. È un privilegio concesso a pochi a discapito di molti. Il PD si opporrà in ogni sede a questa deriva, difendendo il futuro del porto di Civitavecchia, dei suoi lavoratori e di tutto il territorio». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Peculato d'uso, assolta Roberta Macii

CIVITAVECCHIA - «L'assoluzione era stato sin dall'inizio l'unico obiettivo della difesa che ha sempre sostenuto la totale estraneità della propria assistita dalle condotte illecite ipotizzate». Si dicono pienamente soddisfatti gli avvocati Lorenzo Mereu e Dario Vannetiello, legali della dottoressa Roberta Macii, ex segretaria generale dell'Adsp ai tempi della presidenza Di Majo, accusata di peculato d'uso. Oggi infatti si è concluso il giudizio dinanzi il Tribunale di Civitavecchia che all'esito dell'ampia istruttoria ha assolto la dottoressa Macii con formula piena da tutte le accuse, cadute integralmente. La vicenda, partita da un esposto per fatti relativi agli anni 2017-2019, aveva visto rinviare a giudizio nel 2020 l'ex segretaria generale di Molo Vespucci; l'accusa, per lei, era quella di aver utilizzato l'auto di servizio dell'ente a scopi personali. Vennero presentate fotografie e multe per sostenere questa ipotesi ma oggi, dopo circa cinque anni di processo, «e dopo aver ascoltato numerosi testimoni e aver sostenuto quello che per noi - hanno aggiunto i due legali - è sempre stato chiaro dall'inizio, ossia la completa estraneità ai fatti contestati», il Tribunale ha assolto Macii con formula piena. Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Peculato d'uso, assolta Roberta Macii



01/14/2025 18:08 Daria Gaggi

CIVITAVECCHIA - «L'assoluzione era stato sin dall'inizio l'unico obiettivo della difesa che ha sempre sostenuto la totale estraneità della propria assistita dalle condotte illecite ipotizzate». Si dicono pienamente soddisfatti gli avvocati Lorenzo Mereu e Dario Vannetiello, legali della dottoressa Roberta Macii, ex segretaria generale dell'Adsp ai tempi della presidenza Di Majo, accusata di peculato d'uso. Oggi infatti si è concluso il giudizio dinanzi il Tribunale di Civitavecchia che all'esito dell'ampia istruttoria ha assolto la dottoressa Macii con formula piena da tutte le accuse, cadute integralmente. La vicenda, partita da un esposto per fatti relativi agli anni 2017-2019, aveva visto rinviare a giudizio nel 2020 l'ex segretaria generale di Molo Vespucci; l'accusa, per lei, era quella di aver utilizzato l'auto di servizio dell'ente a scopi personali. Vennero presentate fotografie e multe per sostenere questa ipotesi ma oggi, dopo circa cinque anni di processo, «e dopo aver ascoltato numerosi testimoni e aver sostenuto quello che per noi - hanno aggiunto i due legali - è sempre stato chiaro dall'inizio, ossia la completa estraneità ai fatti contestati», il Tribunale ha assolto Macii con formula piena. Commenti.

Porti, l'Adsp del Mar Tirreno Centrale: Bene lo stop allo sciopero del personale

Soddisfazione della Governance dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale per la decisione assunta dai sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti di sospendere lo sciopero del personale. La svolta dopo un lungo e proficuo incontro a cui hanno partecipato i segretari di categoria delle tre sigle sindacali con il segretario generale Giuseppe Grimaldi. "Il confronto è stato sereno - ha riferito il presidente Andrea Annunziata - e sono state affrontate con la dovuta accuratezza alcune questioni poste al centro della vertenza. Nel corso della riunione è stato convenuto che sarà riconosciuto l'adeguamento Istat delle voci retributive della contrattazione di secondo livello nelle more dell'atteso parere dell'Avvocatura dello Stato, perché appare evidente che su questo come su gli altri temi non sarà possibile prescindere dai pareri dell'Avvocatura statale e del Ministero vigilante". Sono state anche programmate delle date per la discussione ed il confronto sulla nuova trattativa di secondo livello. Per quanto riguarda il contratto vigente la governance della Port Authority ha ulteriormente ribadito che lo stesso non è mai stato messo in discussione, che ha già trovato piena applicazione ma che, sotto il profilo squisitamente amministrativo, l'AdSP resta in attesa del parere richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



MSC World America al lancio

NAPOLI - MSC Crociere, una delle più importanti compagnie al mondo del settore Cruise, è pronta a "scendere in campo" per il Big Game, ovvero la finale di football americano considerata l'evento televisivo dell'anno, con uno spot di 60 secondi che avrà come protagonisti due celebrità, ancora da svelare, che viaggeranno sulla prossima ammiraglia MSC World America. "La partecipazione di MSC Crociere al Big Game conferma il grande impegno che la Compagnia sta rivolgendo al mercato americano e si aggiunge all'investimento fatto per la costruzione del nostro nuovo terminal a Port Miami, che sarà il più grande terminal crociere del mondo e che cambierà lo skyline della città. Costruito tramite Fincantieri, sarà inaugurato nei prossimi mesi" sottolinea Leonardo Massa, vice president Southern Europe di MSC Crociere. "C'è grande fermento per l'arrivo della nuova ammiraglia MSC World America, che rappresenta l'eccellenza dell'ingegneria marittima e dell'innovazione, progettata per offrire ai nostri ospiti il massimo del comfort, della sostenibilità e della tecnologia all'avanguardia. Con un design unico, servizi esclusivi e un'attenzione particolare alla cultura locale, MSC World America è pronta a conquistare il cuore degli ospiti nordamericani e di tutti gli italiani che decideranno di trascorrere le proprie vacanze oltreoceano con noi". MSC World America sarà battezzata il 9 aprile a PortMiami, che sarà il suo homeport per tutto il 2025 per itinerari di 7 notti alla scoperta dei Caraibi e delle Bahamas, compreso lo scalo a Ocean Cay MSC Marine Reserve, l'isola bonificata dalla Compagnia e convertita in riserva marina per i propri ospiti.



Napoli: pace fatta tra AdSp e sindacati

Giulia Sarti

NAPOLI Dopo le tensioni dei giorni scorsi, soddisfazione della governance dell'AdSp del mar Tirreno centrale per la decisione dei sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti di sospendere lo sciopero del personale. La decisione è giunta dopo il lungo incontro che ha visto confrontarsi i segretari di categoria delle tre sigle sindacali con il segretario generale Giuseppe Grimaldi. Il confronto è stato sereno -ha riferito il presidente Andrea Annunziata e sono state affrontate con la dovuta accuratezza alcune questioni poste al centro della vertenza. Nel corso della riunione è stato convenuto che sarà riconosciuto l'adeguamento Istat delle voci retributive della contrattazione di secondo livello nelle more dell'atteso parere dell'Avvocatura dello Stato, perché appare evidente che su questo come su gli altri temi non sarà possibile prescindere dai pareri dell'Avvocatura statale e del Ministero vigilante. Sono state anche programmate delle date per la discussione ed il confronto sulla nuova trattativa di secondo livello. Per quanto riguarda il contratto vigente la governance della port authority ha ulteriormente ribadito che lo stesso non è mai stato messo in discussione, che ha già trovato piena applicazione ma che, sotto il profilo squisitamente amministrativo, l'AdSp resta in attesa del parere richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Porti di Napoli e Salerno, Adsp convoca i sindacati: "Sciopero sospeso, ma pronti a nuove iniziative"

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: "E' un passo in avanti, però aspettiamo risultati concreti" Napoli - Dopo la terza giornata di sciopero dei lavoratori dell'Adsp del **Mar Tirreno Centrale**, c'è stato un confronto tra l'ente e l'organizzazioni sindacali con l'Authority che "ha accolto e concesso una prima richiesta avanzata dai dipendenti, a partire dall' applicazione dell'aggiornamento Istat previsto dalla contrattazione integrativa sulla busta paga di gennaio confermando, in tal modo, volontà di instaurare un dialogo positivo e costruttivo. Sul piano nazionale, temi di grande rilevanza, di sfondo alle rivendicazioni locali, come l'applicazione del Contratto Nazionale di Lavoro e la legge Brunetta, in particolare in merito alle trattenute per le assenze per malattia, sembrano avviarsi verso una possibile soluzione", scrivono le segreterie regionali della Campania di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti che dunque registrano un passo in avanti positivo da parte dell'Adsp per trovare una soluzione ad una serie di vertenze irrisolte che ha portato verso il lungo sciopero. "Sulla base delle aperture già riscontrate e in vista degli incontri programmati nelle prossime settimane, che giudichiamo di buon senso, si è deciso di sospendere per il momento la mobilitazione, riservandosi di mantenere un confronto e aggiornamento costante con i lavoratori sugli sviluppi di tali incontri e valutare, tuttavia, la possibilità di intraprendere nuove iniziative nel caso in cui non si raggiungano convergenze future", concludono i sindacati.



Shipping Italy

Napoli

Pace sociale a Napoli fra la port authority e i sindacati dei lavoratori

"Soddisfazione" è stata espressa dall'Autorità di sistema portuale del Mar tirreno Centrale per la decisione assunta dai sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti di sospendere lo sciopero del personale andato in scena nei giorni scorsi. Secondo una nota dell'ente "la svolta è arrivata dopo un lungo e proficuo incontro a cui hanno partecipato i segretari di categoria delle tre sigle sindacali con il segretario Generale Arch. Giuseppe Grimaldi". "Il confronto è stato sereno - ha riferito il Presidente Andrea Annunziata - e sono state affrontate con la dovuta accuratezza alcune questioni poste al centro della vertenza. Nel corso della riunione è stato convenuto che sarà riconosciuto l'adeguamento Istat delle voci retributive della contrattazione di secondo livello nelle more dell'atteso parere dell'Avvocatura dello Stato, perché appare evidente che su questo come su gli altri temi non sarà possibile prescindere dai pareri dell'Avvocatura statale e del Ministero vigilante". Sono state anche programmate delle date per la discussione e il confronto sulla nuova trattativa di secondo livello. Per quanto riguarda il contratto vigente, la governance della Port Authority ha ulteriormente ribadito che lo stesso non è mai stato messo in discussione, che ha già trovato piena applicazione ma che, sotto il profilo squisitamente amministrativo, l'AdSP resta in attesa del parere richiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Salerno Container Terminal: crescono i volumi container

Giulia Sarti

SALERNO Bene la chiusura 2024 per Salerno Container Terminal che ha totalizzato una movimentazione complessiva di 358.134 Teus con una crescita del traffico contenitori pari al 4% rispetto all'anno precedente. Ma a crescere in modo significativo è stato anche l'export (2024-2023), che segna un +11%, mentre l'import si attesta sul +3%. A diminuire sono invece i numeri relativi all'imbarco di contenitori vuoti (-7,9%), che denotano un migliore bilanciamento tra traffico import e traffico export, segnalando un maggiore utilizzo dei vuoti al servizio degli imbarchi per i flussi verso l'esportazione. Le merci non containerizzate rinfuse e general cargo raggiungono le 256.912 tonnellate con un aumento del +20% (circa) rispetto al 2023. Il traffico dei rotabili su navi ro-ro, gestiti da SCT, sulla linea Salerno/Messina e sui servizi per la Tunisia, oltre che per la Libia, totalizza un + 8,2%. Nuovi servizi 2025 Dal prossimo Febbraio la compagnia CMA-CGM, in collaborazione con Cosco Shipping, ONE e OOCL, preannuncia l'inaugurazione dello scalo di Salerno nell'ambito del servizio Amerigo che unisce direttamente il Mediterraneo con il Nord America, in una rotazione che comprende Algeciras-Salerno-La Spezia-Genova-Vado Ligure-Valencia-Algeciras-New York-Norfolk- Savannah-Miami-Algeciras-Salerno. Sempre a partire da Febbraio, la nuova alleanza Gemini, tra Hapag Lloyd e Maersk, inquadra Salerno come porto principale nel Sud Italia. Nell'ambito dell'alleanza, tra gli altri servizi, passa a cadenza settimanale, a data fissa, il servizio per la costa atlantica degli Stati Uniti d'America gestito dai due partner. Ulteriori novità sono attese nella prima metà dell'anno, con l'interesse manifestato verso Salerno Container Terminal per i collegamenti marittimi offerti da parte delle linee dell'Estremo Oriente: la compagnia del Sud Corea Hyundai Merchant Marine (HMM), la giapponese Ocean Network Shipping (ONE) e la taiwanese Yang Ming Line (YML). Gli investimenti previsti SCT, nello scenario dei mercati internazionali, per il 2025 -afferma il presidente Agostino Gallozzi si confermerà scalo con uno dei maggiori indici di connettività del Paese, grazie alle cinque partenze settimanali dirette per le Americhe (due per il Canada, due per gli Stati Uniti/East Coast ed uno per il Centro America e Costa Ovest) ed alle tante partenze settimanali Intra-Mediterranee, verso il nord Europa, Africa, Sud Africa, Middle East e Far East. Abbiamo 18 differenti compagnie di navigazione internazionali che scalano regolarmente Salerno Container Terminal generando oltre 20 approdi regolari a settimana per ogni destinazione del mondo, nessuna esclusa. I nuovi servizi continua Gallozzi fanno prevedere un'ulteriore crescita per il nuovo anno, stimata intorno al +10%, con l'obiettivo di raggiungere i 400.000 teus di movimentazioni. A supporto dell'aumento della movimentazione, è già pronto il piano dei nuovi investimenti destinati al parco dei mezzi meccanici che prevedono: una nuova gru due semoventi di piazzale per la movimentazione dei contenitori pieni e quattro per i contenitori vuoti un ulteriore



Messaggero Marittimo

Salerno

RTG (carroponte di piazzale) taglia maxi, ad alimentazione elettrica, con capacità di accatastamento su 10 + 1 file in larghezza e 6 + 1 file in altezza. Si consolida, quindi, la posizione di Salerno nella geografia dello shipping come un porto gateway, capace di attrarre le maggiori compagnie di navigazione del mondo, realizzando una vera porta d'accesso competitiva ai mercati del mondo al servizio delle imprese del Centro-Sud Italia per i traffici in import ed export.

Curiosità, Salerno Container Terminal vede quota 400mila Teu

Chiuso un buon 2024, per il terminal container salernitano del gruppo Gallozzi Per Salerno Container Terminal il 2024 si è concluso con una movimentazione complessiva di 358.134 teus e, quindi, con una crescita del traffico contenitori pari al +4% rispetto all'anno precedente. Secondo una nota della società campana "risulta molto significativo l'incremento dell'export (2024-2023), che segna un +11%, mentre l'import conferma un +3%. Diminuisce l'imbarco di contenitori vuoti (-7,9%), che denota un migliore bilanciamento tra traffico import e traffico export, segnalando un maggiore utilizzo dei vuoti al servizio degli imbarchi per i flussi verso l'esportazione. Le merci non containerizzate - rinfuse e general cargo - raggiungono le 256.912 tonnellate con un aumento del +20% (circa) rispetto al 2023. Il traffico dei rotabili su navi ro-ro, gestiti da Sct, sulla linea Salerno/Messina e sui servizi per la Tunisia, oltre che per la Libia, totalizza un + 8,2%". L'annuncio di Ocean Alliance: "Dal mese di febbraio di quest'anno la compagnia Cma-Cgm, in collaborazione con Cosco Shipping, One e Oocl, preannuncia l'inaugurazione dello scalo di Salerno nell'ambito del servizio Amerigo che unisce direttamente il Mediterraneo con il Nord America, in una rotazione che comprende Algeciras-Salerno-La Spezia-Genova-Vado Ligure-Valencia-Algeciras-New York-Norfolk-Savannah-Miami-Algeciras-Salerno". Sct ha inoltre evidenziato che "sempre a partire da febbraio, la nuova alleanza Gemini, tra Hapag Lloyd e Maersk, inquadra Salerno come **porto** principale nel Sud Italia. Nell'ambito dell'alleanza, tra gli altri servizi, passa a cadenza settimanale, a data fissa, il servizio per la costa atlantica degli Stati Uniti d'America gestito dai due partner. Ulteriori novità sono attese nella prima metà dell'anno, con l'interesse manifestato verso Sct per i collegamenti marittimi offerti da parte delle linee dell'Estremo Oriente: la compagnia del Sud Corea Hyundai Merchant Marine (Hmm), la giapponese Ocean Network Shipping (One) e la taiwanese Yang Ming Line (Yml)". Gli scenari "La Sct, nello scenario dei mercati internazionali, per il 2025 - spiega il presidente Agostino Gallozzi - si confermerà scalo con uno dei maggiori indici di connettività del Paese, grazie alle cinque partenze settimanali dirette per le Americhe (due per il Canada, due per gli Stati Uniti/East Coast ed uno per il Centro America e Costa Ovest) ed alle tante partenze settimanali Intra-Mediterranee, verso il nord Europa, Africa, Sud Africa, Middle East e Far East. Abbiamo 18 differenti compagnie di navigazione internazionali che scalano regolarmente Salerno Container Terminal generando oltre 20 approdi regolari a settimana per ogni destinazione del mondo, nessuna esclusa". Per Gallozzi è stimabile nel 2025, grazie ai nuovi servizi, un'ulteriore crescita "intorno al +10%, con l'obiettivo di raggiungere i 400.000 teus di movimentazioni. A supporto dell'aumento della movimentazione, è già pronto il piano dei nuovi investimenti destinati al parco dei mezzi meccanici che prevedono una nuova gru; due semoventi di piazzale per la



Chiuso un buon 2024, per il terminal container salernitano del gruppo Gallozzi Per Salerno Container Terminal il 2024 si è concluso con una movimentazione complessiva di 358.134 teus e, quindi, con una crescita del traffico contenitori pari al +4% rispetto all'anno precedente. Secondo una nota della società campana "risulta molto significativo l'incremento dell'export (2024-2023), che segna un +11%, mentre l'import conferma un +3%. Diminuisce l'imbarco di contenitori vuoti (-7,9%), che denota un migliore bilanciamento tra traffico import e traffico export, segnalando un maggiore utilizzo dei vuoti al servizio degli imbarchi per i flussi verso l'esportazione. Le merci non containerizzate - rinfuse e general cargo - raggiungono le 256.912 tonnellate con un aumento del +20% (circa) rispetto al 2023. Il traffico dei rotabili su navi ro-ro, gestiti da Sct, sulla linea Salerno/Messina e sui servizi per la Tunisia, oltre che per la Libia, totalizza un + 8,2%". L'annuncio di Ocean Alliance: "Dal mese di febbraio di quest'anno la compagnia Cma-Cgm, in collaborazione con Cosco Shipping, One e Oocl, preannuncia l'inaugurazione dello scalo di Salerno nell'ambito del servizio Amerigo che unisce direttamente il Mediterraneo con il Nord America, in una rotazione che comprende Algeciras-Salerno-La Spezia-Genova-Vado Ligure-Valencia-Algeciras-New York-Norfolk-Savannah-Miami-Algeciras-Salerno". Sct ha inoltre evidenziato che "sempre a partire da febbraio, la nuova alleanza Gemini, tra Hapag Lloyd e Maersk, inquadra Salerno come porto principale nel Sud Italia. Nell'ambito dell'alleanza, tra gli altri servizi, passa a cadenza settimanale, a data fissa, il servizio per la costa atlantica degli Stati Uniti d'America gestito dai due partner. Ulteriori novità sono attese nella prima metà dell'anno, con l'interesse manifestato verso Sct per i collegamenti

Salerno Today

Salerno

movimentazione dei contenitori pieni e quattro per i contenitori vuoti; un ulteriore Rtg (carroponte di piazzale) taglia maxi, ad alimentazione elettrica, con capacità di accatastamento su 10 + 1 file in larghezza e 6 + 1 file in altezza".

Ship Mag

Salerno

Salerno Container Terminal, cresce il traffico dei container nel 2024 (+4%)

Previsioni positive per quest'anno. Il presidente Gallozzi: "Sono 18 le differenti compagnie di navigazione internazionali che scalano regolarmente Sct" Salerno - Una movimentazione complessiva di 358.134 teu con una crescita del traffico contenitori pari al +4% rispetto all'anno precedente. Sono questi i principali dati che emergono dai risultati del 2024 da parte di Salerno Container Terminal. Dal mese di febbraio di quest'anno poi la compagnia Cma-Cgm, in collaborazione con Cosco Shipping, One e Oocl, preannuncia l'inaugurazione dello scalo di Salerno nell'ambito del servizio Amerigo che unisce direttamente il Mediterraneo con il Nord America, in una rotazione che comprende Algeciras-Salerno-La Spezia-Genova-Vado Ligure-Valencia-Algeciras-New York-Norfolk- Savannah-Miami-Algeciras-Salerno. E sempre a partire da febbraio, la nuova alleanza "Gemini", tra Hapag Lloyd e Maersk, inquadra Salerno come porto principale nel Sud Italia Nell'ambito dell'alleanza, tra gli altri servizi, passa a cadenza settimanale, a data fissa, il servizio per la costa atlantica degli Stati Uniti d'America gestito dai due partner. Ulteriori novità sono attese nella prima metà dell'anno, con l'interesse manifestato verso Sct per i collegamenti marittimi offerti da parte delle linee dell'Estremo Oriente: la compagnia del Sud Corea Hyundai Merchant Marine, la giapponese Ocean Network Shipping e la taiwanese Yang Ming Line "Abbiamo 18 differenti compagnie di navigazione internazionali che scalano regolarmente Salerno Container Terminal generando oltre 20 approdi regolari a settimana per ogni destinazione del mondo, nessuna esclusa", spiega il presidente Agostino Gallozzi che aggiunge: "I nuovi servizi fanno prevedere un'ulteriore crescita per il nuovo anno, stimata intorno al +10%, con l'obiettivo di raggiungere i 400.000 teu di movimentazioni. A supporto dell'aumento della movimentazione, è già pronto il piano dei nuovi investimenti destinati al parco dei mezzi meccanici".



Shipping Italy

Salerno

Con Ocean Alliance e Gemini il Salerno Container Terminal vede quota 400mila Teu

Il 2024 per Salerno Container Terminal si è concluso con una movimentazione complessiva di 358.134 teus e, quindi, con una crescita del traffico contenitori pari al +4% rispetto all'anno precedente. Secondo una nota della società campana "risulta molto significativo l'incremento dell'export (2024-2023), che segna un +11%, mentre l'import conferma un +3%. Diminuisce l'imbarco di contenitori vuoti (-7,9%), che denota un migliore bilanciamento tra traffico import e traffico export, segnalando un maggiore utilizzo dei vuoti al servizio degli imbarchi per i flussi verso l'esportazione. Le merci non containerizzate - rinfuse e general cargo - raggiungono le 256.912 tonnellate con un aumento del +20% (circa) rispetto al 2023. Il traffico dei rotabili su navi ro-ro, gestiti da Sct, sulla linea Salerno/Messina e sui servizi per la Tunisia, oltre che per la Libia, totalizza un + 8,2%". Accento, naturalmente, sul nuovo (per Salerno) servizio appena annunciato da Ocean Alliance: "Dal mese di febbraio di quest'anno la compagnia Cma-Cgm, in collaborazione con Cosco Shipping, One e Oocl, preannuncia l'inaugurazione dello scalo di Salerno nell'ambito del servizio Amerigo che unisce direttamente il Mediterraneo con il Nord America, in una rotazione che comprende Algeciras-Salerno-La Spezia-Genova-Vado Ligure-Valencia-Algeciras-New York-Norfolk- Savannah-Miami-Algeciras-Salerno". Sct ha inoltre evidenziato che "sempre a partire da febbraio, la nuova alleanza Gemini, tra Hapag Lloyd e Maersk, inquadra Salerno come porto principale nel Sud Italia. Nell'ambito dell'alleanza, tra gli altri servizi, passa a cadenza settimanale, a data fissa, il servizio per la costa atlantica degli Stati Uniti d'America gestito dai due partner. Ulteriori novità sono attese nella prima metà dell'anno, con l'interesse manifestato verso Sct per i collegamenti marittimi offerti da parte delle linee dell'Estremo Oriente: la compagnia del Sud Corea Hyundai Merchant Marine (Hmm), la giapponese Ocean Network Shipping (One) e la taiwanese Yang Ming Line (Yml)". "La Sct, nello scenario dei mercati internazionali, per il 2025 - afferma il presidente Agostino Gallozzi - si confermerà scalo con uno dei maggiori indici di connettività del Paese, grazie alle cinque partenze settimanali dirette per le Americhe (due per il Canada, due per gli Stati Uniti/East Coast ed uno per il Centro America e Costa Ovest) ed alle tante partenze settimanali Intra-Mediterranee, verso il nord Europa, Africa, Sud Africa, Middle East e Far East. Abbiamo 18 differenti compagnie di navigazione internazionali che scalano regolarmente Salerno Container Terminal generando oltre 20 approdi regolari a settimana per ogni destinazione del mondo, nessuna esclusa". Per Gallozzi è stimabile nel 2025, grazie ai nuovi servizi, un'ulteriore crescita "intorno al +10%, con l'obiettivo di raggiungere i 400.000 teus di movimentazioni. A supporto dell'aumento della movimentazione, è già pronto il piano dei nuovi investimenti destinati al parco dei mezzi meccanici che prevedono una nuova gru; due semoventi di piazzale per la movimentazione



01/14/2025 14:32

Nicola Capuzzo

Porti Chiuso un buon 2024, per l'anno appena iniziato il terminal container salernitano del gruppo Gallozzi punta a una crescita a due cifre di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il 2024 per Salerno Container Terminal si è concluso con una movimentazione complessiva di 358.134 teus e, quindi, con una crescita del traffico contenitori pari al +4% rispetto all'anno precedente. Secondo una nota della società campana "risulta molto significativo l'incremento dell'export (2024-2023), che segna un +11%, mentre l'import conferma un +3%. Diminuisce l'imbarco di contenitori vuoti (-7,9%), che denota un migliore bilanciamento tra traffico import e traffico export, segnalando un maggiore utilizzo dei vuoti al servizio degli imbarchi per i flussi verso l'esportazione. Le merci non containerizzate - rinfuse e general cargo - raggiungono le 256.912 tonnellate con un aumento del +20% (circa) rispetto al 2023. Il traffico dei rotabili su navi ro-ro, gestiti da Sct, sulla linea Salerno/Messina e sui servizi per la Tunisia, oltre che per la Libia, totalizza un + 8,2%". Accento, naturalmente, sul nuovo (per Salerno) servizio appena annunciato da Ocean Alliance: "Dal mese di febbraio di quest'anno la compagnia Cma-Cgm, in collaborazione con Cosco Shipping, One e Oocl, preannuncia l'inaugurazione dello scalo di Salerno nell'ambito del servizio Amerigo che unisce direttamente il Mediterraneo con il Nord America, in una rotazione che comprende Algeciras-Salerno-La Spezia-Genova-Vado Ligure-Valencia-Algeciras-New York-Norfolk-Savannah-Miami-Algeciras-Salerno". Sct ha inoltre evidenziato che "sempre a partire da febbraio, la nuova alleanza Gemini, tra Hapag Lloyd e Maersk, inquadra Salerno come porto principale nel Sud Italia. Nell'ambito dell'alleanza, tra gli altri servizi, passa a cadenza settimanale, a data fissa, il servizio per la costa atlantica degli Stati Uniti d'America gestito dai due partner. Ulteriori novità sono attese nella prima metà dell'anno, con l'interesse manifestato verso Sct per i collegamenti

Shipping Italy

Salerno

dei contenitori pieni e quattro per i contenitori vuoti; un ulteriore Rtg (carroponte di piazzale) taglia maxi, ad alimentazione elettrica, con capacità di accatastamento su 10 + 1 file in larghezza e 6 + 1 file in altezza".

Arrivata a Taranto la Ocean Viking

A bordo della nave della organizzazione non governativa SOS Méditerranée 101 naufraghi soccorsi nei giorni scorsi tra i quali 7 bambini. Lo sbarco nelle prime ore del mattino di lunedì, dopo le 7 È arrivata a Taranto la Ocean Viking che trasporta 101 naufraghi soccorsi nel Mediterraneo negli ultimi giorni. La nave si trova in rada ed è in attesa di entrare nel porto per le operazioni di sbarco, che dovrebbero avvenire nelle prime ore del mattino di lunedì, dopo le 7. Alla Capitaneria di Porto non sono state segnalate particolari situazioni sanitarie. Prima dello scalo ionico, alla nave della ong Sos Méditerranée era stato assegnato il porto di Ravenna. A bordo ci sono anche 23 minori non accompagnati, 7 bambini sotto i 12 anni e 23 donne. "Tra i sopravvissuti ci sono diversi bambini - spiega Lucille Guenier, coordinatrice del team a bordo - tra cui uno di un anno. Hanno tutti sofferto le avverse condizioni meteo, diversi di loro provengono già da sofferenze in Libia".



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Gioia Tauro in memoria di Maria Teresa

Maria Teresa Di Matteo ROMA - La scomparsa della dottoressa Maria Teresa Di Matteo, capo del dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, avvenuta nei giorni scorsi a Roma al termine di una lunga malattia, lascia un vuoto incolmabile anche nelle banchine del porto di Gioia Tauro. Lo sottolinea una nota dell'AdSP ricordando che, la dottoressa Di Matteo è stata per lunghi anni la referente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle principali e più importanti procedure amministrative che hanno coinvolto dapprima l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e poi l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. "Fra tanti - riferisce la nota da Gioia Tauro - ricordiamo la costituzione ed il funzionamento dell'Agenzia di riqualificazione del lavoro portuale e la nascita dell'impresa portuale ex art. 17 - legge 84/94. Il presidente e il personale dell'Autorità di Sistema Portuale la ricorda con affetto infinito e con sincera commozione e riconoscenza.

La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro in memoria di Maria Teresa



01/14/2025 23:12

Maria Teresa Di Matteo ROMA - La scomparsa della dottoressa Maria Teresa Di Matteo, capo del dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, avvenuta nei giorni scorsi a Roma al termine di una lunga malattia, lascia un vuoto incolmabile anche nelle banchine del porto di Gioia Tauro. Lo sottolinea una nota dell'AdSP ricordando che, la dottoressa Di Matteo è stata per lunghi anni la referente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle principali e più importanti procedure amministrative che hanno coinvolto dapprima l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e poi l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio. "Fra tanti - riferisce la nota da Gioia Tauro - ricordiamo la costituzione ed il funzionamento dell'Agenzia di riqualificazione del lavoro portuale e la nascita dell'impresa portuale ex art. 17 - legge 84/94. Il presidente e il personale dell'Autorità di Sistema Portuale la ricorda con affetto infinito e con sincera commozione e riconoscenza.

(Sito) Ansa

Olbia Golfo Aranci

Ripartono mercoledì i collegamenti di Moby Zaza per la Corsica

Ripartirà domani, mercoledì 15 gennaio, alle 6.30 dal porto di Golfo Aranci, il traghetto Zaza della Moby che collega la Sardegna con la Corsica. La Moby Zaza era ferma dal 7 gennaio a causa delle cattive condizioni meteo marine. Arriverà a Porto Vecchio, da dove poi riparte la sera stessa alle 18 diretta al porto di Olbia. Nei giorni scorsi, a causa del forte vento, le autorità corse avevano ritenuto di non poter effettuare in sicurezza l'attracco della nave per la conformazione delle banchine a Porto Vecchio.



A.it
(Sito) Ansa

Ripartono mercoledì i collegamenti di Moby Zaza per la Corsica



01/14/2025 17:04

Ripartirà domani, mercoledì 15 gennaio, alle 6.30 dal porto di Golfo Aranci, il traghetto Zaza della Moby che collega la Sardegna con la Corsica. La Moby Zaza era ferma dal 7 gennaio a causa delle cattive condizioni meteo marine. Arriverà a Porto Vecchio, da dove poi riparte la sera stessa alle 18 diretta al porto di Olbia. Nei giorni scorsi, a causa del forte vento, le autorità corse avevano ritenuto di non poter effettuare in sicurezza l'attracco della nave per la conformazione delle banchine a Porto Vecchio.

Corsica: riprendono i collegamenti

Mercoledì alle 6.30 la prima corsa da **Golfo Aranci** Riparte mercoledì 15 gennaio, alle 6.30 dal **porto** di **Golfo Aranci**, il traghetto Zaza della Moby che collega la Sardegna con la Corsica. La Moby Zaza era ferma dal 7 gennaio a causa delle cattive condizioni meteo marine. Arriverà a **Porto** Vecchio, da dove poi riparte la sera stessa alle 18 diretta al **porto** di Olbia. Nei giorni scorsi, a causa del forte vento, le autorità corse avevano ritenuto di non poter effettuare in sicurezza l'attracco della nave per la conformazione delle banchine a **Porto** Vecchio.



Porto di Goteborg: nominato nuovo operatore del terminal per veicoli e RoRo

(FERPRESS) Roma, 14 GEN Il porto di Goteborg ha nominato Wallenius Wilhelmsen come nuovo operatore per il terminal RoRo e per i veicoli del porto, a seguito di un processo di approvvigionamento condotto di recente. L'operatore assumerà la gestione delle operazioni a febbraio 2026 in base a un accordo di concessione di dodici anni. Siamo molto ottimisti sulla capacità di Wallenius Wilhelmsen di continuare a sviluppare il terminal per veicoli e RoRo presso il porto di Goteborg. L'azienda ha presentato un solido piano aziendale e ha dimostrato in modo credibile come raggiungerà gli obiettivi di volume che si è impegnata a raggiungere e gestire un terminal competitivo con un approccio incentrato sul cliente, afferma Göran Eriksson, CEO del porto di Goteborg. Wallenius Wilhelmsen ha una vasta esperienza nelle operazioni di terminal presso diversi porti in tutto il mondo. La gestione del terminal RoRo e per veicoli del porto di Goteborg sarà gestita da una società indipendente, separata e di nuova costituzione creata a questo scopo. Siamo entusiasti di essere stati nominati operatori del terminal del porto di Goteborg. La nostra capacità di fornire soluzioni logistiche fluide ed efficienti contribuirà a sviluppare ulteriormente il porto di Goteborg come terminal leader per veicoli e RoRo. Non vediamo l'ora di servire il mercato scandinavo, supportando al contempo la nostra visione di crescita innovativa e sostenibile, afferma John Felitto, COO Logistics Services presso Wallenius Wilhelmsen. Il porto di Goteborg è il più grande porto veicolare della Svezia e il terminal veicolare e RoRo gestisce la maggior parte dei veicoli che attraversano il porto. Il terminal è anche un terminal multiuso che gestisce macchinari per l'industria mineraria, componenti di turbine eoliche, trasformatori, moduli abitativi e altri tipi di carichi di progetto. L'impegno di Wallenius Wilhelmsen comprende anche un programma di investimenti di quasi sei milioni di euro per modernizzare le aree, gli edifici e le infrastrutture del terminal, rafforzandone ulteriormente l'offerta sul mercato. Abbiamo visto un interesse travolgente nella gestione del terminal, che ha portato a diverse offerte forti. Siamo fiduciosi nella scelta di Wallenius Wilhelmsen, che crediamo ci porterà un passo più vicini al nostro obiettivo principale di diventare il porto più competitivo al mondo, conclude Göran Eriksson.

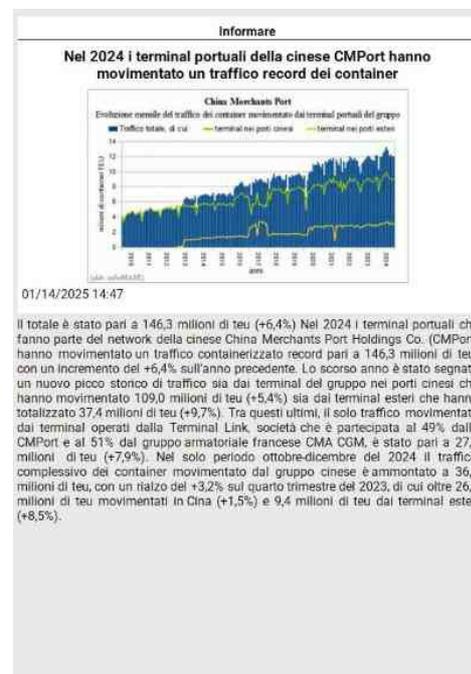


Informare

Focus

Nel 2024 i terminal portuali della cinese CMPort hanno movimentato un traffico record dei container

Il totale è stato pari a 146,3 milioni di teu (+6,4%) Nel 2024 i terminal portuali che fanno parte del network della cinese China Merchants Port Holdings Co. (CMPort) hanno movimentato un traffico containerizzato record pari a 146,3 milioni di teu, con un incremento del +6,4% sull'anno precedente. Lo scorso anno è stato segnato un nuovo picco storico di traffico sia dai terminal del gruppo nei porti cinesi che hanno movimentato 109,0 milioni di teu (+5,4%) sia dai terminal esteri che hanno totalizzato 37,4 milioni di teu (+9,7%). Tra questi ultimi, il solo traffico movimentato dai terminal operati dalla Terminal Link, società che è partecipata al 49% dalla CMPort e al 51% dal gruppo armatoriale francese CMA CGM, è stato pari a 27,4 milioni di teu (+7,9%). Nel solo periodo ottobre-dicembre del 2024 il traffico complessivo dei container movimentato dal gruppo cinese è ammontato a 36,4 milioni di teu, con un rialzo del +3,2% sul quarto trimestre del 2023, di cui oltre 26,9 milioni di teu movimentati in Cina (+1,5%) e 9,4 milioni di teu dai terminal esteri (+8,5%).



MSC CROCIERE SVELA IL CALENDARIO DELLE ESIBIZIONI DEI CONCORRENTI DI X FACTOR 2024 A BORDO DI MSC LIRICA

Un'esperienza esclusiva nata dalla partnership tra MSC **Crociere** e lo show Sky Original prodotto da Fremantle, annunciata lo scorso dicembre. Si accendono i riflettori a bordo di MSC Lirica, pronta a trasformarsi in "La nave di X Factor", il cast dei concorrenti di X Factor 2024 sarà protagonista di 11 serate all'insegna della musica dal vivo, offrendo agli ospiti della crociera un intrattenimento unico. Grazie alla collaborazione con Sky Brand Solutions, divisione di Sky Media, e Fremantle, MSC **Crociere** è diventata partner ufficiale di X Factor Italia, il celebre show Sky Original che appassiona milioni di spettatori. Questa esclusiva partnership accompagnerà il pubblico dall'edizione 2024 a quella di X Factor 2025. A bordo del teatro Broadway di MSC Lirica, ogni settimana - a partire da martedì 14 gennaio 2025 - i concorrenti di #XF2024 saliranno sul palco per rivivere le emozioni della più recente stagione del talent show. Al termine di ogni esibizione, gli ospiti potranno incontrare i loro artisti preferiti partecipando a esclusivi meet & greet.

Calendario delle esibizioni: 14 gennaio: Les Votives - 21 gennaio: I Patagarri - 28 gennaio: Lorenzo Salvetti - 4 febbraio: Francamente - 11 febbraio: Punkcake - 18 febbraio: Lowrah - 25 febbraio: The Foolz - 4 marzo: Danielle - 11 marzo: Pablo Marphy - 18 marzo: Dimensione Brama - 25 marzo: Elma. Ma il viaggio nella musica non si ferma qui perché MSC Lirica naviga dritta verso il palco di #XF2025: fino a maggio 2025 i passeggeri che saranno ospiti in crociera a bordo di questa nave avranno la possibilità di partecipare ai pre-casting per la prossima edizione di X Factor e vivere il sogno di diventare concorrenti ufficiali del talent show. A bordo della nave sono infatti state allestite delle "Recording Box" brandizzate, dove ogni ospite potrà registrare un breve video di presentazione, scegliere un brano e cantarlo di fronte alla telecamera. I provini migliori saranno selezionati dalla redazione di X Factor, che contatterà i partecipanti per offrire loro la possibilità di esibirsi alle audizioni della prossima stagione. Per la prima volta in assoluto, il pubblico potrà immergersi nell'atmosfera di X Factor a bordo di una nave MSC, combinando la magia del mare con la passione per la musica.

Informatore Navale

MSC CROCIERE SVELA IL CALENDARIO DELLE ESIBIZIONI DEI CONCORRENTI DI X FACTOR 2024 A BORDO DI MSC LIRICA

01/14/2025 17:36

Un'esperienza esclusiva nata dalla partnership tra MSC Crociere e lo show Sky Original che appassiona milioni di spettatori. Questa esclusiva partnership accompagnerà il pubblico dall'edizione 2024 a quella di X Factor 2025. A bordo del teatro Broadway di MSC Lirica, ogni settimana - a partire da martedì 14 gennaio 2025 - i concorrenti di #XF2024 saliranno sul palco per rivivere le emozioni della più recente stagione del talent show. Al termine di ogni esibizione, gli ospiti potranno incontrare i loro artisti preferiti partecipando a esclusivi meet & greet. Calendario delle esibizioni: 14 gennaio: Les Votives - 21 gennaio: I Patagarri - 28 gennaio: Lorenzo Salvetti - 4 febbraio: Francamente - 11 febbraio: Punkcake - 18 febbraio: Lowrah - 25 febbraio: The Foolz - 4 marzo: Danielle - 11 marzo: Pablo Marphy - 18 marzo: Dimensione Brama - 25 marzo: Elma. Ma il viaggio nella musica non si ferma qui perché MSC Lirica naviga dritta verso il palco di #XF2025: fino a maggio 2025 i passeggeri che saranno ospiti in crociera a bordo di questa nave avranno la possibilità di partecipare ai pre-casting per la prossima edizione di X Factor e vivere il sogno di diventare concorrenti ufficiali del talent show. A bordo della nave sono infatti state allestite delle "Recording Box" brandizzate, dove ogni ospite potrà registrare un breve video di presentazione, scegliere un brano e cantarlo di fronte alla telecamera. I provini migliori saranno selezionati dalla redazione di X Factor, che contatterà i partecipanti per offrire loro la possibilità di esibirsi alle audizioni della prossima stagione. Per la prima volta in assoluto, il pubblico potrà immergersi nell'atmosfera di X Factor a bordo di una nave MSC, combinando la magia del mare con la passione per la musica.

Ship Mag

Focus

Ocean Alliance conferma Genova, La Spezia e Trieste nelle rotazioni dei suoi servizi di linea

Ufficializzate le rotte mediterranee da aprile in poi. La novità di quest'anno sarà la toccata a Salerno, cui corrisponde la rinuncia a Livorno **Trieste** - Genova, La Spezia e **Trieste**: la Ocean Alliance conferma i tre porti italiani nelle rotazioni dei propri servizi di linea, che quest'anno vedranno la novità di toccate a Salerno, cui corrisponde la rinuncia a Livorno. L'alleanza formata nel 2017 tra la francese Cma Cgm, la cinese Cosco Shipping Lines, la taiwanese Evergreen e Oocl, con sede a Honk Kong, ha ufficializzato le proprie rotte mediterranee da aprile in poi. Tutto come previsto per l'Italia, dove le navi di Ocean Alliance continueranno a scalare tra Genova (Psa), La Spezia (La Spezia Container Terminal) e **Trieste** (**Trieste** Marine Terminal). Le rotazioni saranno identiche, sia in caso di rotta africana che di passaggio per Suez. Nel caso del Tirreno la rotta è quella del servizio Asia-West Mediterranean 1: Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Singapore, Pireo, Genova, La Spezia, Fos, Valencia, Singapore e Qingdao. Il servizio Asia-Adriatic Sea comprende invece Shanghai, Ningbo, Pusan, Shekou, Singapore, Alessandria, Capodstria, **Trieste**, Fiume, Alessandria, Gedda, Port Kelang, Shekou e Shanghai. In una nota Oocl fa sapere, infine, che fra i servizi svolti all'esterno della Ocean Alliance, la compagnia sostituirà Salerno con Livorno nella rotazione West Mediterranean-America: Algeciras, Salerno, La Spezia, Genova, Vado Ligure, Valencia, Algeciras, New York, Norfolk, Savannah, Miami e Algeciras.



Fincantieri completa l'acquisto degli asset subacquei Wass da Leonardo

Paga 287 milioni subito, possono salire fino a 415 in base ai conti **Genova** - Definito il closing dell'operazione di acquisto da parte di Fincantieri delle attività subacquee (siluri, sonar e contromisure) di Leonardo. È quanto annuncia una nota. L'acquisizione prevede il pagamento in data odierna di 287 milioni di euro pari alla componente fissa del prezzo di acquisizione. La componente variabile connessa agli obiettivi di crescita della linea di business 'Underwater armaments & systems' (Uas) nel 2024, per un enterprise value totale complessivo pari a massimi 415 milioni di euro, soggetto agli usuali meccanismi di aggiustamento prezzo, "sarà determinata in seguito all'approvazione dei risultati consuntivi di Uas relativi all'esercizio 2024". "L'acquisizione di Wass submarine systems rappresenta per Fincantieri un passo decisivo nel rafforzare la leadership tecnologica nel dominio subacqueo, un settore cruciale per il futuro della sicurezza e della tecnologia marittima" ha detto l'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero. "Integrando competenze avanzate nei sistemi acustici e di armamento subacqueo - prosegue Folgiero - ampliamo la nostra capacità di sviluppare soluzioni innovative per la difesa navale, garantendo al contempo la protezione delle infrastrutture critiche subacquee, come cavi sottomarini e impianti energetici offshore. Confermiamo pertanto la nostra ambizione di guidare l'evoluzione delle tecnologie navali avanzate, rispondendo alle sfide globali con imprenditorialità e visione strategica". In base alla perizia di stima che accompagna il conferimento degli asset da Leonardo a Wass avvenuto a fine dicembre, il perimetro dell'operazione riguarda le attività di Leonardo negli stabilimenti di Livorno e di Pozzuoli, che impiegano complessivamente 450 persone. L'impianto toscano svolge la progettazione e l'attività di ricerca e sviluppo (R&d) di sistemi subacquei e produce siluri pesanti e leggeri, contromisure antisiluro e sistemi di lancio per navi e sommergibili. In quello campano si producono teste acustiche e componenti elettroacustici subacquei e sonar oltre a progetti e R&d per sistemi subacquei. La transazione da Leonardo a Fincantieri riguarda anche la partecipazione di Leonardo in Geie Eurotorp, JV con Naval e Thales per la commercializzazione del siluro Mu90. Nei primi sei mesi dell'esercizio 2024 le attività oggetto di vendita hanno raggiunto 89,5 milioni di ricavi con un risultato operativo di 18,5 milioni e un utile netto di 13,2 milioni.



01/14/2025 16:40

Paga 287 milioni subito, possono salire fino a 415 in base ai conti Genova - Definito il closing dell'operazione di acquisto da parte di Fincantieri delle attività subacquee (siluri, sonar e contromisure) di Leonardo. È quanto annuncia una nota. L'acquisizione prevede il pagamento in data odierna di 287 milioni di euro pari alla componente fissa del prezzo di acquisizione. La componente variabile connessa agli obiettivi di crescita della linea di business 'Underwater armaments & systems' (Uas) nel 2024, per un enterprise value totale complessivo pari a massimi 415 milioni di euro, soggetto agli usuali meccanismi di aggiustamento prezzo, "sarà determinata in seguito all'approvazione dei risultati consuntivi di Uas relativi all'esercizio 2024". "L'acquisizione di Wass submarine systems rappresenta per Fincantieri un passo decisivo nel rafforzare la leadership tecnologica nel dominio subacqueo, un settore cruciale per il futuro della sicurezza e della tecnologia marittima" ha detto l'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero. "Integrando competenze avanzate nei sistemi acustici e di armamento subacqueo - prosegue Folgiero - ampliamo la nostra capacità di sviluppare soluzioni innovative per la difesa navale, garantendo al contempo la protezione delle infrastrutture critiche subacquee, come cavi sottomarini e impianti energetici offshore. Confermiamo pertanto la nostra ambizione di guidare l'evoluzione delle tecnologie navali avanzate, rispondendo alle sfide globali con imprenditorialità e visione strategica". In base alla perizia di stima che accompagna il conferimento degli asset da Leonardo a Wass avvenuto a fine dicembre, il perimetro dell'operazione riguarda le attività di Leonardo negli stabilimenti di Livorno e di Pozzuoli, che impiegano complessivamente 450 persone. L'impianto toscano svolge la progettazione e l'attività di ricerca e sviluppo (R&d) di sistemi subacquei e produce siluri pesanti e leggeri, contromisure antisiluro e sistemi di lancio per navi e