



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
giovedì, 30 gennaio 2025**



## Prime Pagine

30/01/2025	<b>Corriere della Sera</b>	8
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Fatto Quotidiano</b>	9
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Foglio</b>	10
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Giornale</b>	11
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Giorno</b>	12
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Manifesto</b>	13
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Mattino</b>	14
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Messaggero</b>	15
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Resto del Carlino</b>	16
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Secolo XIX</b>	17
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Sole 24 Ore</b>	18
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Il Tempo</b>	19
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Italia Oggi</b>	20
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>La Nazione</b>	21
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>La Repubblica</b>	22
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>La Stampa</b>	23
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>MF</b>	24
Prima pagina del 30/01/2025		
30/01/2025	<b>Milano Finanza</b>	25
Prima pagina del 30/01/2025		

## Primo Piano

29/01/2025	<b>Informazioni Marittime</b>	26
<hr/>		
29/01/2025	<b>MenteLocale</b>	27
<hr/>		

## Trieste

29/01/2025	<b>FerPress</b>	29
<hr/>		
29/01/2025	<b>ilgiorno.com</b>	31
<hr/>		
29/01/2025	<b>Informatore Navale</b>	32
<hr/>		
29/01/2025	<b>Shipping Italy</b>	34
<hr/>		

## Venezia

29/01/2025	<b>Il Nautilus</b>	35
<hr/>		
29/01/2025	<b>Il Nautilus</b>	37
<hr/>		
29/01/2025	<b>Messaggero Marittimo</b>	39
<hr/>		
29/01/2025	<b>Sea Reporter</b>	41
<hr/>		
29/01/2025	<b>Sea Reporter</b>	43
<hr/>		
29/01/2025	<b>Shipping Italy</b>	45
<hr/>		
29/01/2025	<b>Venezia Today</b>	46
<hr/>		
29/01/2025	<b>Venezia Today</b>	47
<hr/>		

## Genova, Voltri

29/01/2025	<b>Agenparl</b>	48
<hr/>		

29/01/2025	<b>Agenparl</b>		49
<hr/>			
29/01/2025	<b>BizJournal Liguria</b>		50
<hr/>			
29/01/2025	<b>BizJournal Liguria</b>		53
<hr/>			
29/01/2025	<b>Genova Today</b>		55
<hr/>			
29/01/2025	<b>Informazioni Marittime</b>		57
<hr/>			
29/01/2025	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Andrea Puccini</i>	58
<hr/>			
29/01/2025	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Giulia Sarti</i>	59
<hr/>			
30/01/2025	<b>Ship Mag</b>		61
<hr/>			
29/01/2025	<b>Shipping Italy</b>		62
<hr/>			
29/01/2025	<b>Shipping Italy</b>		63
<hr/>			
29/01/2025	<b>Shipping Italy</b>		64
<hr/>			
29/01/2025	<b>The Medi Telegraph</b>		66
<hr/>			

## La Spezia

29/01/2025	<b>Informatore Navale</b>		68
<hr/>			

## Ravenna

29/01/2025	<b>RavennaNotizie.it</b>		69
<hr/>			
29/01/2025	<b>RavennaNotizie.it</b>		70
<hr/>			
29/01/2025	<b>ravennawebtv.it</b>		74
<hr/>			
29/01/2025	<b>ravennawebtv.it</b>		75
<hr/>			
29/01/2025	<b>ravennawebtv.it</b>		77
<hr/>			

29/01/2025 **Tele Romagna 24** 78  
RAVENNA: Dogana, interpellanza di Bakkali contro il declassamento | VIDEO

---

## Marina di Carrara

29/01/2025 **(Sito) Adnkronos** 79  
Maltempo, a Genova si continua a scavare dopo la frana. Cargo si arena in Toscana

---

29/01/2025 **Itaipress** 80  
Maltempo, nave cipriota arenata sulla costa di Marina di Massa

---

29/01/2025 **Messaggero Marittimo** *Giulia Sarti* 81  
Mare mosso: la Guang Rong si arena sul pontile di Marina di Massa

---

29/01/2025 **Rai News** 82  
Nave si arena a Marina di Massa, equipaggio in salvo, si valuta danno ambientale

---

29/01/2025 **Rai News** 83  
Cargo di 100 metri contro il pontile a Marina di Massa. Due anni fa il fermo a Genova

---

29/01/2025 **Rai News** 84  
Incagliata la nave della diga

---

29/01/2025 **Ship Mag** 85  
Avaria e incaglio: la Guang Rong utilizzata per la diga di Genova sbatte contro la banchina a Marina di Massa

---

29/01/2025 **Shipping Italy** 86  
La nave Guang Rong verso il sequestro dopo l'incaglio e la collisione a Marina di Massa

---

30/01/2025 **The Medi Telegraph** 88  
Massa, s'incaglia la nave con la ghiaia per la Diga di Genova: "Nessun ritardo, in arrivo altri carichi"

---

30/01/2025 **transportonline.com** 90  
Nave cargo si arena a Marina di Massa, si valuta danno ambientale

---

## Livorno

29/01/2025 **(Sito) Ansa** 91  
Moby, commissione audira' procuratori di Livorno e Firenze

---

29/01/2025 **Messaggero Marittimo** *Renato Roffi* 92  
Darsena Europa: nessuna chiarezza per i tempi sulle opere foranee

---

29/01/2025 **Rai News** 93  
Moby Prince, Commissione audirà procuratori di Livorno e Firenze

---

29/01/2025 **The Medi Telegraph** 94  
Gli operatori del porto di Piombino: "Il rigassificatore resti qui, dà lavoro"

---

## Piombino, Isola d' Elba

29/01/2025 **Port News** 95  
"Il Rigassificatore resti nel porto di Piombino"

---

29/01/2025	<b>Shipping Italy</b>	96
Gli operatori del porto di Piombino scendono in campo a favore del rigassificatore		

---

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/01/2025	<b>CivOnline</b>	97
Tvn, Avs: «È un'emergenza nazionale, servono azioni immediate»		

---

29/01/2025	<b>La Provincia di Civitavecchia</b>	99
Tvn, Avs: «È un'emergenza nazionale, servono azioni immediate»		

---

## Napoli

29/01/2025	<b>(Sito) Ansa</b>	101
Waterfront area metropolitana Napoli, alleanza pubblico-privato		

---

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

29/01/2025	<b>Stretto Web</b>	103
Alta velocità Salerno-Reggio Calabria e nuove SS106 e ferrovia jonica: "dati chiari, investimenti mai visti nella storia della Calabria"		

---

29/01/2025	<b>TempoStretto</b>	105
Alta velocità, infrastrutture in Calabria. Minasi: "investimenti importanti, chi critica non conosce i dati"		

---

## Focus

29/01/2025	<b>(Sito) Ansa</b>	107
Marocco, battello elettrico collegherà Tangeri a Tarifa dal 2027		

---

29/01/2025	<b>Affari Italiani</b>	108
Assocostieri, a Roma l'evento "Il GNL come carburante della Transizione"		

---

29/01/2025	<b>Informare</b>	110
Canale di Panama, la FMC conferma di avere i poteri per contrastare eventuali pratiche ritenute dannose per i commerci USA		

---

29/01/2025	<b>Informare</b>	114
Nuovo record storico del traffico annuale delle merci nei porti albanesi		

---

29/01/2025	<b>Informatore Navale</b>	115
Convegno USCLAC "sui marittimi del diporto: serve più formazione"		

---

29/01/2025	<b>Informatore Navale</b>	117
MSC Crociere: a bordo dell'ammiraglia MSC World America debutta in mare "Dirty Dancing in Concert"		

---

29/01/2025	<b>Informazioni Marittime</b>	120
Scioperi, Caronte & Tourist Isole Minori ha predisposto i servizi minimi		

---

29/01/2025	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Andrea Puccini</i> 121
Il Mediterraneo tra transizione energetica e sicurezza: il nuovo Italian Energy Report 2025		

---

29/01/2025	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Andrea Puccini</i>	123
<hr/>			
29/01/2025	<b>Sea Reporter</b>		124
<hr/>			
29/01/2025	<b>Sea Reporter</b>		126
<hr/>			
29/01/2025	<b>Ship Mag</b>		129
<hr/>			
29/01/2025	<b>Shipping Italy</b>		130
<hr/>			
29/01/2025	<b>The Medi Telegraph</b>		131
<hr/>			
29/01/2025	<b>The Medi Telegraph</b>		133
<hr/>			
30/01/2025	<b>The Medi Telegraph</b>		135
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921  
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63979310  
mail: servizioclienti@corriere.it

**BZ Rebel**  
Pay per you

**Pandoro-gate, l'accusa di truffa**  
Ferragni va a giudizio  
«Nessun reato, lotterò»  
di **Giuseppe Guastella**  
a pagina 18

**La corsa più amata**  
100 giorni al Giro,  
uno show in rosa  
di **Marco Bonarrigo**  
a pagina 25

Guidi poco? Con noi, l'IRC Auto costa meno!  
**BZ Rebel**  
Pay per you

Mattarella, 10 anni

## LA SPINTA GENTILE DEL COLLE

di **Antonio Polito**

**B**asterebbe il fatto che stiamo celebrando i suoi dieci anni al Quirinale, per dire che cosa rappresenta Sergio Mattarella nella storia repubblicana. Il mandato finora più lungo, la seconda volta che un capo dello Stato viene rieletto dopo l'«eccezione» di Giorgio Napolitano, e il consenso pressoché unanime di cui tuttora gode, hanno in qualche modo istituzionalizzato la centralità della Presidenza nel nostro sistema politico. Che dietro le quinte c'è sempre stata, ma oggi è anche accettata, benvenuta e perfino invocata.

Il Quirinale ha assunto infatti un ruolo di equilibratore e di moderatore dei sussulti della Seconda Repubblica e delle stravaganze dei suoi partiti. Un abito che sembra tagliato su misura per questo siciliano che parla a bassa voce, ascolta, comprende e tollera, ma quando lo ritiene necessario interviene eccome, mostrando un'anima fatta di fili di ferro che non gli consente di transigere sui principi. Laddove Napolitano ricorreva all'energico strattone, Mattarella preferisce la spinta gentile.

continua a pagina 28

Meloni indagata: «Difenderò l'Italia, vado avanti». Bongiorno sarà la legale. L'Anm: la riforma non c'entra

## Caso Almasri, alta tensione

Nordio e Piantedosi: no all'audizione. Le opposizioni bloccano il Parlamento

Giugno e magistratura, la tensione è alle stelle. «Sono in gioco la sicurezza della nazione e l'interesse degli italiani, non esiste spazio per passi indietro». Così la premier Giorgia Meloni è tornata sul caso Almasri che ha portato all'iscrizione nel registro degli indagati per lei, i ministri Nordio e Piantedosi (che ieri hanno detto no all'audizione) e il sottosegretario Mantovano. Giulia Bongiorno sarà il difensore. Intanto l'Anm ribadisce che la riforma non c'entra nulla con l'indagine avviata e l'opposizione blocca il Parlamento.

da pagina 2 a pagina 6 **Bozza Di Caro, Fiano, Guerzoni Logroscino, Meli**



### IL PROCURATORE E L'ATTO «OBBLIGATO» La mossa di Lo Voi

di **Giovanni Bianconi**

**N**on era un «atto dovuto», quello del procuratore di Roma Francesco Lo Voi, ma «obbligato». Questa la granitica convinzione del magistrato.

a pagina 5

### DALLA CRISI DEGLI SBARCHI DEL 2017 A OGGI Libia, accordi e ricatti

di **Goffredo Buccini**

**D**a Bija ad Almasri, i ricatti di ieri e di oggi. Alle origini della vicenda del generale libico liberato, con i 181 mila sbarchi del 2016 che indussero Roma a trattare.

a pagina 8

LA MORTE DEL NOSTRO COLLEGA

## Le inchieste, la sfida ai clan, il suo Napoli Addio Fabio

di **Fabio Cutri Alessandro Fulloni Cesare Giuzzi e Andrea Pasqualetto**



Fabio Postiglione, aveva 44 anni

**F**abio, che ha conquistato il Corriere con una semplicità disarmante, ci ha lasciato l'altra notte. Bravo collega, sapeva prendersi cura del lavoro. E di tutti noi.

a pagina 19

### Champions Sconfitte per Juve e Milan. L'Atalanta pareggia a Barcellona



Lautaro Martinez, autore dei tre gol con i quali l'Inter ha sconfitto i francesi del Monaco assicurandosi il passaggio diretto agli ottavi di Champions

## Solo l'Inter è promossa, le altre ai playoff

di **Bocci, Calcagno, M. Colombo, Nerozzi, Passerini e Tomaselli**

**N**otte di Champions, con l'Inter che va agli ottavi grazie a tre reti di Lautaro. Mentre Milan, Atalanta e Juventus dovranno disputare i playoff. Il Bologna chiude con un pareggio.

da pagina 42 a pagina 45

## Il caso E Alibaba lancia la sua AI DeepSeek, gli Usa contro Pechino «Presi i nostri dati»

di **Federico Fubini e Massimo Gaggi**

**G**li Usa al contrattacco sull'intelligenza artificiale cinese: «Pechino ci spia e ruba i nostri dati». L'app DeepSeek non è più disponibile negli store di Apple e Google in Italia. E Alibaba lancia la sua AI.

a pagina 14

## Berlino La mozione della Cdu Svolta in Germania Patto anti-migranti con il voto dell'AfD

di **Paolo Valentini**

**I**n Germania la mozione della Cdu sui migranti è passata con i voti dell'estrema destra. Ed è la prima volta, al Bundestag, che l'AfD risulta determinante per l'approvazione di una mozione. Il cancelliere Scholz: «Errore imperdonabile».

a pagina 17

IL LEGAME CON GLI ITALIANI

## I discorsi e lo stile del «decennato»

di **Marzio Breda**

a pagina 11

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Killa visto

**A**l lungo elenco delle cose che non capisco, aggiungerei anche questa: perché un rapper autore di prelibatezze del tipo «preferisco vederti morta che con un altro» era stato invitato a cantare a Sanremo? Magari subito dopo il monologo di qualche illustre ospite sui femminicidi. A dirla tutta, questa cosa riesco a capirla persino io: le viscere spacciate per arte fanno notizia, e ascoltati. Quel che veramente non capisco è perché Emis Killa, che si vanta di essere alternativo al sistema, volesse andarci, a Sanremo. L'istituzione per eccellenza. A meno di dar ragione a chi sostiene che in Italia anche gli estremisti pretendono di fare la rivoluzione d'accordo con i carabinieri. Quando poi ho letto sul Corriere che era indagato per associazione a de-

linquere nell'ambito dell'inchiesta sui traffici degli ultrà di calcio, e che in casa gli avevano trovato sette coltelli, tre tirapugni, uno sfollagente e 40.000 euro in contanti, il silenzio degli organizzatori del Festival mi è parso ancora più incomprensibile. Finché a romperlo è intervenuto proprio lui, Emis Killa. Usando, al posto del tirapugni, un comunicato in cui afferma che «preferisce fare un passo indietro» (sempre meglio di «vederti morta», come preferenza) e auspica che «l'indagine faccia il suo corso e la magistratura possa lavorare in serenità». «Passo indietro». «L'indagine faccia il suo corso». Emis Killa che parla come i Padri Costituenti. E a questo punto davvero uno non ci capisce più niente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autore **CLAUDIO BARBIERI**  
DUE MENTI UN SOLO CORPO

**LA LOGICA**  
STRATEGIE E INVESTIMENTI DI MARKETING

Concessionaria **europa media**  
Centro media

www.europamedia.it

50130  
Pubb. italiana Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1. ED. Milano  
0 771120 463008





Rai: l'ad Rossi smentisce norme contro Report, che però finirà sotto tutela di un capo-struttura. E il solito Gasparri attacca Ranucci: ormai è un rumore di fondo



Giovedì 30 gennaio 2025 - Anno 17 - n° 29  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati: € 3,00  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 29/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**Menzogne eversive**  
» Marco Travaglio

Nel novembre 2020, mentre stava scrivendo il Pnr e affrontando la seconda ondata di Covid e le imboscate di Renzi per rovesciare il governo, il premier Giuseppe Conte fu denunciato da Fratelli d'Italia alla Procura di Roma per peculato: l'accusa era di aver mandato la scorta che lo attendeva sotto casa a "salvare" la sua compagna assediata da una troupe delle lene nel supermercato sull'altro lato della strada, a una decina di metri. La Procura non archivì, ma iscrisse il premier per peculato, gli notificò l'iscrizione e, come prevede la legge, girò la denuncia al Tribunale dei ministri che, sentiti tutti i protagonisti incluso l'inviato delle lene, la archivì nel marzo 2021 perché era tutto falso. Conte non mostrò l'avviso dei pm a favore di telecamera, non gridò al complotto, si mise a disposizione dei magistrati e attese l'esito dell'indagine. Ne parlò il 3 dicembre rispondendo a un cronista in conferenza stampa: "Ho ricevuto attacchi personali a me e alla mia compagna, e mi spiace molto... Un'esponente di Fdi mi accusa di uso improprio della scorta, ma è completamente falso: la mia compagna non ha preso l'auto di scorta, io non ho mandato la scorta, che era lì per me in attesa che scendessi. L'uomo della scorta è intervenuto perché ha visto concitazione e trabusto". Mesi prima Conte era stato denunciato dai parenti delle vittime del Covid per la mancata zona rossa in Val Seriana: i pm di Bergamo l'avevano sentito per tre ore nel giugno 2020 a Palazzo Chigi e tre anni dopo, a fine inchiesta, l'avevano indagato con Speranza e altri 18 fra politici e funzionari per epidemia colposa aggravata e omicidio colposo plurimo: cioè per una strage di almeno 4.148 vittime. Anche allora fu avvisato dai pm prima che il fascicolo passasse al Tribunale dei ministri. E neppure allora gridò al complotto in tv. Espresse fiducia nei magistrati: "Sono assolutamente tranquillo e a disposizione: ho già fornito ai pm tutte le informazioni in mio possesso e ora, se ci sarà un'altra occasione, fornirò ancora la massima disponibilità". Il Tribunale archivì tutto 40 giorni dopo perché "il fatto non sussiste".

La differenza fra un politico corretto e Giorgia Meloni è tutta qui. Nei confronti della premier i pm di Roma hanno seguito la legge e la prassi: quando arriva una denuncia circostanziata, come quella dell'avvocato ed ex sottosegretario Luigi Li Gotti contro Meloni, Nordio, Piantedosi e Mantovani per il mancato arresto di Almasri, dovendo affidarla subito e "omessa ogni indagine" al Tribunale dei ministri, non possono archivarla. Devono iscrivere nel registro degli indagati i denunciati e informarli dell'indagine, perché possano nominare un avvocato e presentare memorie difensive.

SEGLIE A PAGINA 20

**CASTA** Governo contro Corti dei conti locali  
**Regioni granturismo: agenzie viaggi a sbafo**

» Puglia, Lombardia, Emilia-Romagna & C.: che si promuovano vini e mozzarelle o si gettino ponti in nome della cultura italiana, la "corporazione aeronautica" regionale ha sempre la valigia pronta. Tanto paga Pantalone

» DI FOGGIA E PROIETTI A PAG. 8 - 9



**IL MANAGER EQUIVOCINO**  
**Gli affari tra Zan e D'Arcangelo, 'patron' Visibilia**



» BORZI A PAG. 7

**SU MANDATO DI TRUMP**  
**"Subito 2% di Pil in armi": Meloni assedia Crosetto**



» CANNAVÒ A PAG. 14

**CASO ALMASRI** MELONI VUOLE DENUNCIARE I PM DI ROMA SUGLI 007 E CAPUTI

# I ministri indagati litigano e chiudono il Parlamento

**"RIFERITE IN AULA". "NO"**  
IL DUO PIANTEDOSI-NORDIO CONTRO PREMIER E TAJANI: CAMERE DESERTE FINO AL 4

» BISIBGLIA, MARRA, PACELLI, PORSIA E SALVINI DA PAG. 2 A 5

**TUTTI GLI STRAFALCONI GIURIDICI E TEMPORALI**  
Le bugie di Giorgia in video e le amnesie sugli assalti a Conte per scorta e Covid

» GIARELLI E MANTOVANI DA PAG. 2 A 5

**LE NOSTRE FIRME**

- Padellaro Guerra preventiva a pag. 3 • D'Andrea Leggete la Carta a pag. 4 • Villone Altre firme a pag. 11
- Truzzi Premierato-truffa a pag. 11 • Sottosopra Lavoro e cittadinanza a pag. 11 • Kamel Dottrina Donroe a pag. 17

**» TUTTI RINVIATI A GIUDIZIO**  
**Pandoro o raggio? Chiara Ferragni&C. imputati per truffa**

» Selvaggia Lucarelli

Alla fine Chiara Ferragni andrà a processo per truffa continuata e aggravata. A dicembre sembrava che l'accordo con il Codac sarebbe potuto risparmiarle il rinvio a giudizio.

A PAG. 16



**IL MILIARDARIO DA TRUMP**  
**Fuga dalle tasse: Arnault va in Usa**

» DE MICCO A PAG. 15

**45 LI METTERÀ LO STATO**  
**Olimpiadi Juniores a Milano e Cortina: costano già 66 mln**

» VENDEMIALE A PAG. 13

**La cattiveria**  
**Striscia di Gaza, continua il rientro dei palestinesi. Netanyahu soddisfatto: "Fondamentali per ritrovare le mine antiuomo"**

LA PALESTRA/FEDERICO SIMONCINI

**DASPO PER IL RAPPER**  
**Caso ultrà: Emis Killa è indagato e saluta Sanremo**

» MANNICCI A PAG. 18







TRUMP: «RIAPRIREMO GUANTANAMO» DOPO I JIHADISTI, ARRIVANO I MIGRANTI  
Rebecca a pagina 12

GAZA, OGGI LIBERI OTTO OSTAGGI ISRAELE IN ANSIA PER I PICCOLI BIBAS

Cesare e Nirenstein a pagina 13



CHAMPIONS, L'INTER VOLA AGLI OTTAVI HARAKIRI MILAN: PLAYOFF. JUVE KO  
Damascelli a pagina 28



DASPO E INCHIESTA EMIS KILLA SI RITIRA DA SANREMO (SENZA SOSTITUITO)

Giordano a pagina 27



www.intaxi.it



# il Giornale



www.ilgiornale.it

9 771124 883008

GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 25 - 1.50 euro\*

009 7532 4071 | Giornale | info@ilgiornale.it

## L'AVVISO DI GARANZIA

# Chi vuole colpire la Meloni

Dietro il caso Almasri le manovre degli 007 di Berlino per danneggiare il governo italiano, troppo influente sulla scena internazionale. La sinistra blocca il Parlamento **L'inchiesta non era un «atto dovuto». Per l'esecutivo l'ipotesi del segreto di Stato**

Editoriale

### VIETATO GOVERNARE

di Alessandro Sallusti

L'opposizione fa il suo lavoro inscenando una gran cagnara in Parlamento, i magistrati - come ha sostenuto ieri la procura di Roma - fanno il loro «perché, ricevuto l'esposto sul caso Almasri, non potevamo fare diversamente». L'unico al quale pare sia vietato di fare il suo di dovere è il governo, che tra i compiti prioritari ha quello di garantire la sicurezza dell'Italia e degli italiani dentro e fuori i confini nazionali. È possibile che nella procedura di espulsione del generale libico ricercato per reati non commessi in Italia né contro italiani ci siano state delle pecche formali, ma da qui a ipotizzare reati ce ne passa; da qui a mettere premier, ministro della Giustizia e ministro dell'Interno in stato di accusa in tempi record e ancor prima di aver accertato i fatti sarà anche corretto in punta di procedura, ma certo lascia la bocca amara soprattutto per l'eco internazionale. Perché di tutta questa storiaccia l'unica cosa che rimarrà alle cronache e nella memoria è quel «Meloni indagata» che ha fatto il giro del mondo in un momento molto delicato per il ruolo che la premier sta provando a giocare in Europa e nei rapporti tra Europa e Stati Uniti. Che, nella

sostanza, si tratti di un fuoco di paglia nessuno ha alcun dubbio: se il Tribunale dei ministri, invece che archiviare, dovesse chiedere al Parlamento l'autorizzazione a procedere con l'inchiesta, è escluso che questo Parlamento, numeri alla mano, possa concedere il via libera. E allora si ritorna al punto di partenza: perché si vuole impedire - che si parli di sicurezza nazionale o di lotta all'immigrazione clandestina, di collocazione dell'Italia sullo scacchiere internazionale o di scelte economiche - a questo governo di governare in linea con gli impegni approvati a grande maggioranza dagli elettori? Assistiamo a qualcosa che va ben oltre il legittimo diritto-dovere di controllo e di fare opposizione. Qui siamo fermi al vizio italico vecchio più di un secolo, a Giovanni Giolitti premier che sentenziò: «Le leggi? Per gli amici si interpretano, per i nemici si applicano». E il doppio binario vale, aggiungiamo noi, pure per l'informazione e la politica che, per esempio - a proposito di sicurezza e diritti civili - non si indignarono per i 17 milioni di clandestini che i democratici Clinton e Obama espulsero dagli Stati Uniti durante i loro mandati (Trump, per intenderci, è a quota 1,5 milioni).

Attacco all'Italia, al ruolo e agli interessi strategici in Libia con metodi «sporchi». E a Giorgia Meloni, troppo influente, troppo forte in Europa e troppo vicina al nuovo presidente americano. C'è un disegno, una strategia nel caso Almasri.

Bilosavo, Bulian, Cesaretti, Di Sanzo, Fazzo, Greco, Mantì, Signore e Zurlo da pagina 2 a 7

**FINTI SCANDALI E FIGURACCE**  
L'ultima speranza dell'opposizione  
di Vittorio Feltri a pagina 17

**IL RETROSCENA**  
Giorgia ai suoi: «Io Don Chisciotte»  
di Augusto Minzolini a pagina 2



Tra «pandorogate» e corna  
Ferragni a processo  
accusa Fedez: «Traditore»  
Valeria Braghieri a pagina 14

all'interno

**L'EX CAPO DEGLI 007**  
Belloni va in Ue  
Sarà consigliera di Ursula  
Francesco Giubilei

L'ex direttrice del Dis, Elisabetta Belloni, è stata nominata consigliere diplomatico della presidenza della Commissione europea Ursula von der Leyen.  
a pagina 10

**CAOS URBANISTICA**  
«Salva-Milano»  
Sala lancia l'aut aut al Pd  
Chiara Campo

Il sindaco di Milano Beppe Sala alza i toni e il pressing sul Pd, partito che dopo aver votato alla Camera il «Salva Milano», solleva dubbi e perplessità in Senato.  
a pagina 11

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GEREZIA) PRESSIONI PER IL RITORNO ALLE SCELTE DI UN'ITALIA LIBERA

**DORIS: NON MI SCHIERO**  
Così Mediobanca sgambetta Mps in Borsa  
Marcello Astorri

È la Borsa - intesa come mercato - che ha bocciato l'offerta di Mps su Mediobanca, oppure sono stati gli acquisti straordinari sul titolo innescati da Piazzetta Cuccia e gonfiati da una moltitudine di mani?  
a pagina 21

### GIÙ LA MASCHERA

#### SKI(FO) PASS

di Luigi Mascheroni

Si sa. I napoletani sono molto simpatici. Se presi in gruppetti di una persona. Immaginatene adesso 20mila. Armati di giacca a vento, scarponi e panini nella stagnola, stipati su 260 pullman che calano su un paesino di 1.500 abitanti per passare un giorno sugli sci. È quello che è successo il week-end scorso a Roccaraso, ridente località turistica dell'Abruzzo. Luogo comune per ridente luogo comune, se fossero stati svizzeri, alla fine della giornata, una volta ripulito tutto, avrebbero battuto le piste facendo la scialtella. Ma erano partenopei e parte campani, un'intera carovana capeggia-



ta da una tiktokker che vive a Pallonetto di Santa Lucia e che ha lanciato una valanga di offerte low cost: «Da Napoli-Secondigliano, andata e ritorno a euro 30 con colazione».

Risultato: code chilometriche e munnezza lasciata sulla neve: sacchetti, slittini e bottigliette di plastica, però col tappo attaccato. Conseguenze: da domenica prossima scatta il numero chiuso e la circolazione a targhe alterne per i bus.

Personalmente siamo contro ogni chiusura, a favore del turismo aperto e odiamo le élite. Figuriamoci il turismo d'élite. Però qui ci sono motivi per avere qualche dubbio anche sui turisti mordi-e-fuggi. Peraltro schifati da tutti: dalla destra perché sono caloni, dalla sinistra perché sono poveri.

Vabbè. Vedremo come finirà il «Jovanotti Bike Concert» ai Laghi di Fusine, Tarvisio. Cari montagnini, dimostrate di essere migliori.

# IL GIORNO

**Giovani**  
**Speciale**  
Nuove Generazioni  
**SCUOLA**

**GIOVEDÌ 30 gennaio 2025**  
1,60 Euro

**Nazionale Lodi Crema Pavia +**

FONDATO NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Milano, la richiesta dei pm  
**La morte di Ramy  
«Subito a processo  
l'amico Fares»**  
Giorgi a pagina 15

**DOMANI IN REGALO**  
**QN IL GIORNO**  
**+ TOP AZIENDE**



## Caso Almasri, Meloni: vado avanti

Vertice a Palazzo Chigi. La premier e i ministri indagati scelgono Bongiorno come avvocato. L'Anm: denuncia non fantasiosa Parlamento bloccato. Le opposizioni all'attacco: governo subito in Aula. Retrosce: il generale espulso per scongiurare ritorsioni **Coppari e C. Rossi** da p. 2 a p. 5

L'intervista al costituzionalista

**Avviso alla premier  
Cassese chiarisce:  
«No ai pm militanti  
Siano selettivi»**

Marmo a pagina 4

L'ex capo dei Servizi segreti

**Belloni, è ufficiale:  
sarà consigliera  
di von der Leyen**

G. Rossi a pagina 7

Esami 2025, le seconde prove

**Nuova maturità  
Col 6 in condotta  
c'è un test in più  
sulla cittadinanza**

Costanzo a pagina 25

**ULTRÀ A MILANO, EMIS KILLA INDAGATO RINUNCIA A SANREMO  
CONTI: IL RAPPER NON SARÀ RIMPIAZZATO. ATTESA TRA LE POLEMICHE**

Il rapper Emiliano Rudolf Giambelli, 36 anni, in arte Emis Killa con Carlo Conti, 63 anni

**FUORI GIOCO**

Palma e Spinelli alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Monza, dopo il caso Mr Rizzuto



**Rebecca Staffelli  
Insulti via web:  
una multa anche  
a chi li rilanciò**

Totaro a pagina 12

L'archistar già nei guai con la Beic

**Boeri, altra tegola  
In tribunale  
per Bosconavigli**

Servizio a pagina 12



Ferrara, la rabbia della donna  
«È indagato, non insegni»

**Ragazzina  
adescata  
dal suo prof  
La madre:  
«Allontanatelo»**

Bianchi a pagina 14



Le italiane in Champions  
Spaeggiate per Atalanta, Juve, Milan  
**Inter agli ottavi  
Le altre ai playoff**

Servizi nel QS

**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 le difese immunitarie.

**RAFFREDDORE**



Pandorogate, Fedez e i tradimenti  
**Ferragni a giudizio  
«Vi dico tutto»**

Giorgi a pagina 13





Oggi l'ExtraTerrestre

ENERGIE In Ue storico sorpasso dell'energia solare sul carbone. Quella eolica si conferma sopra al gas. L'Italia va in controtendenza



Culture

AHMET GÜNESTEKİN L'artista, spesso censurato, parla della sua mostra «The Lost Alphabet» ora a Istanbul  
Lorenza Pignatti pagina 12



L'ultima

LA RABBIA DI DERRY Bloody Sunday, 53 anni dopo: in Irlanda del Nord i repubblicani non dimenticano Gaza  
Michele Gambirasi, Enrico Terrinoni pagina 16

■ C'È L'ANNO PIÙ GRANDE  
■ EURO 2,30  
■ C'È IL MONDO DIPLOMATICO  
■ EURO 2,30

# il manifesto

quotidiano comunista

GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2025 - ANNO LV - N° 25

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Sostenitori dell'estrema destra tedesca durante un raduno a Dresda in Germania foto Getty Images



## La ricaduta

Frontiere blindate, divieto di ingresso ai profughi, arresti ed espulsioni. A tre settimane dalle elezioni, in Germania il parlamento approva la linea anti migranti con i voti decisivi dei neonazi dell'Afd. L'abbraccio con liberali e democristiani abbatte lo storico muro antifascista

pagina 5

### Nazionalismi L'Europa e il veleno americano

MARCO BASCETTA

Ora che la diga antifascista in Germania è crollata nella maniera più infame con la convergenza dei voti della Cdu-Csu e dell'Afd (che non a caso parla di «giornata storica») sulla demolizione di una cruciale conquista di civiltà, quale è il diritto di asilo, converrà fare il punto su che cosa attende l'Europa se a fine febbraio gli elettori tedeschi non riusciranno a mettere un freno alla rinascita del nazionalismo tedesco. Nonché su quali magnifiche occasioni si offrono ai nuovi padroni della politica americana. Non serviva attendere Donald Trump per scoprire l'ostilità di fondo e l'insofferenza degli Stati Uniti nei confronti dell'Unione europea, cresciuta costantemente dopo la fine della guerra fredda e ancor più con l'uscita dall'Unione del più atlantico dei suoi componenti: il Regno Unito. Un crescendo al quale Biden non si è del resto sottratto.

— segue a pagina 8 —

### LE OPPOSIZIONI: «FERMARE I LAVORI FINCHÉ MELONI NON CHIARISCE». ESECUTIVO E ANM AI FERRI CORTI

## Il caso Elmasry blocca le Camere

Il caso Elmasry, con il corollario delle indagini a carico di Meloni, Nordio, Piantedosi e Mantovano, blocca il parlamento fino a martedì. Le opposizioni fanno muro e si ribellano alla decisione di far slittare l'informatica alle Camere dei ministri Nordio e Piantedosi prevista per ieri. E chiedono che sia la premier a spiegare i tanti buchi neri del

la vicenda. «Senza chiarimenti non partecipiamo più ai lavori». Alla Camera va in scena l'«informatica» delle vittime di Osama Elmasry: «Il governo italiano ci avrebbe dovuto chiamare e dire: abbiamo arrestato il vostro torturatore, potete avere giustizia. Invece è di nuovo in Libia». E prosegue lo scontro con la magistratura. L'Anm: «Quello della

procura di Roma era un atto dovuto». Ma il segretario Salvatore Casciaro ammette: «In caso di denunce manifestamente infondate ci potrebbe forse essere un margine di valutazione». Sullo sfondo il rimpallo di responsabilità sulla scarcerazione e l'espulsione del boia libico.  
CARUGATI, DI VITO, MERLI, VALDAMBRINI ALLE PAGINE 2-4

### Potere al vertice Il premierato che è già tra noi

KASPAR HAUSER

La vicenda Elmasry, il video tribunizio di Giorgia Meloni e la successiva indisponibilità dei ministri a riferire in parlamento, offrono l'interpretazione autentica al dibattito in corso sulla legge elettorale e all'abbandono da parte del governo del progetto sul premierato.

— segue a pagina 3 —

### Palazzo Chigi Il soccorso giudiziario preso al volo

ANDREA COLOMBO

Non si dica che Giorgia Meloni è lenta nel cogliere le occasioni, anche quando si presentano nelle vesti più sgradevoli. L'iscrizione nel registro degli indagati, atto dovuto o meno che fosse e probabilmente non lo era, l'ha mandata realmente su tutte le furie. Sospettosa di natura com'è, probabilmente immagina davvero cospirazioni d'ogni sorta. Però ha anche intravisto subito la possibilità di un micidiale contropiede e non ha perso tempo. «Nessun passo indietro», ruggisce e poco male se quel passo indietro non glielo chiede nessuno. L'Associazione magistrati e con lei l'opposizione tutta, anzi, assicurano che quella lettera sbandierata con fiero cipiglio in video dall'indagata era poco più di una cartolina imposta dalla legge, corredata persino dai cari saluti in calce.

— segue a pagina 2 —

### LAVORO Società serbatoio, FedEx indagata



La procura di Milano sequestra 56 milioni di euro al colosso della logistica, secondo l'accusa avrebbe utilizzato la filiera dei subappalti per non pagare le tasse, 32 le aziende coinvolte nel presunto schema illecito. Maurizio Catino [Università Bicocca]: «Questo è un sistema, ma la politica è assente».  
MASTRANDREA, CICCARELLI A PAGINA 7

### ISRAELE/PALESTINA Oggi Unrwa è fuorilegge. Katz a Jenin: resteremo



Oggi per l'Unrwa è il giorno più lungo: entra in vigore la messa al bando approvata dal parlamento israeliano, l'agenzia Onu dovrà lasciare Gerusalemme est. Il ministro Katz entra a Jenin, prima volta dagli accordi di Oslo. E promette: resteremo anche dopo la fine delle operazioni militari.  
CRUCIATI, GIORGIO A PAGINA 11

### Stati Uniti Donald Trump: la nascita della sua nazione

LUCA CELADA

Il congelamento di finanziamenti e sussidi federali in attesa di «revisione» è durata sì e no 24 ore. Rescissa (per ora) dinanzi allo scalpore generale, è da considerarsi solo la prima manovra per sondare i limiti dell'autorità parlamentare, invalidando stanziamenti approvati dal Congresso.

— segue a pagina 9 —



Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, DopolC/PM/227103  
7 6 13 0  
0 0 1 1 3 0 0 0 0





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 29 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 30 Gennaio 2025 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

ARONA E PRODA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - ELRO L23

### Dagli esordi ai trionfi

#### Champagne story: la vita di Peppino di Capri diventa un film Rai

Francesca Bellino a pag. 13



### L'inchiesta sul tifo violento

#### Indagato e con il Daspo il rapper Emis Killa si ritira da Sanremo

Servizio a pag. 13



## L'editoriale PERCHÉ ORA IL SUD DÀ PIÙ FORZA AL PAESE

di Roberto Napolitano

Forse, non ve ne siete accorti, ma nel biennio 2022/2023 il Mezzogiorno italiano ha avuto la migliore crescita di prodotto interno lordo rispetto agli stessi Stati Uniti e a tutti i Grandi Paesi del G7. È abbastanza sorprendente come questo dato di fatto, di cui daremo conto in tutti i suoi risvolti analitici nei prossimi giorni, continui a sfuggire alla maggioranza degli osservatori. I quali puntualmente, di anno in anno, dal post Covid a oggi, danno conto della crescita italiana, ma si affrettano subito a prevedere che nei dodici mesi che seguiranno il Mezzogiorno si fermerà, prima addirittura si spingeva a pronosticare recessione tout court e allargamento dei divari interni.

Gli ultimi dati resi noti l'altro giorno dall'Istat relativi al 2023 sanciscono che la crescita del Mezzogiorno è stata più del doppio della media nazionale e tutti gli indicatori, dalle esportazioni alla nuova occupazione, segnalano una precisa linea di tendenza che continua a consolidarsi. Se è vero, come è vero, che anche nei primi nove mesi del 2024 le esportazioni dei distretti industriali del Sud, tralasciate dalle performance dell'agro-alimentare e del polo farmaceutico campano, secondo i risultati del rapporto Monitor di Intesa Sanpaolo, crescono quasi tre volte di più della media nazionale che resta positiva.

In virtù di questa forza dell'export e dei ripetuti avanzi con l'estero di merci e anche di turismo, l'Italia è sempre più un Paese creditore verso il mondo con la quarta migliore posizione patrimoniale netta sull'estero tra i Paesi dell'Eurozona pari a 265 miliardi di euro, equivalente al 12% del prodotto interno lordo. Siamo sempre più un Paese creditore verso il mondo, cioè un Paese che vanta uno stock di crediti superiore al suo stock di debiti verso l'estero, come documenta da par suo Marco Fortis in altro articolo.

Continua a pag. 35

Il Paese conquista il quarto posto nella classifica dell'Eurozona: 265 miliardi di surplus

## ITALIA CREDITORE VERSO IL MONDO

Migliora ancora la posizione patrimoniale sull'estero

di Marco Fortis

Un dato molto importante diffuso dalla Banca d'Italia è passato pressoché inosservato (...)

A pag. 2

Crescita quasi tripla della media nazionale  
CONTINUA A CORRERE L'EXPORT  
DEI DISTRETTI DEL MEZZOGIORNO

Nando Santonastaso

L'export del Mezzogiorno, che nel 2023 aveva super-

ato la media nazionale, sorpendendo un po' tutti, si è ripetuto un anno dopo.

A pag. 4

Energia, verso il supercavo sottomarino  
PIANO MATTEL. PATTO CON TUNISI  
PER IL PRIMO HUB DI INNOVAZIONE

Il futuro prossimo si chiama Elmed, la prima interconnessione elettrica in corrente continua tra Europa e Africa, "uni-

te" da un cavo sottomarino di 200 km tra Italia e Tunisia che sarà realizzata da Terna e Steg. Santonastaso a pag. 3

## Almasri, il dossier del governo

►Le carte di Palazzo Chigi: la Germania avvertì l'Aia del libico solo quando era già in Italia. La difesa comune di Meloni e dei ministri indagati alla Bongiorno

Ajello, Bechis, Bulleri, Errante e Pigliautile alle pag. 6, 7 e 8

Verso Roma-Napoli: Ranieri e Conte vinsero in Inghilterra. Intesa per Comuzzo



### LA SFIDA DEI BARONETTI

Bruno Majorano e Eugenio Marotta a pag. 16

Le novità dell'esame 2025

### Maturità, prova di cittadinanza con 6 in condotta

Lorena Lolocono a pag. 34

### L'app cinese scompare in Italia DeepSeek, gli Usa: rubati dati ChatGpt

Raffaele d'Ettore a pag. 34

Il commento

SILICON VALLEY, EFFETTO HULK  
di Francesco Grillo a pag. 34

### Napoli, dopo il raid tensione in ospedale Agguato nel centro storico uomo ucciso in sala giochi

Melina Chiapparino e Leandro Del Gaudio a pag. 24

### Nella località sciistica tetto all'accesso dei bus Roccaraso si blinda, ora l'orda social dirotta sul Matese e Lago Laceno

Roccaraso si blinda contro il rischio di un nuovo assalto di turisti partenopei "convocati" attraverso TikTok e gli altri social. Disposto, infatti, un tetto per l'accesso dei bus. Ma l'esercito dei vacanzieri domenicali non si ferma e punta su altre due località montane: il Matese sul fronte molisano e l'Altopiano Laceno in Irpinia. Cannavale e Pappalardo a pag. 12

**PRIMI SINTOMI INFLUENZALI**

**RAFFREDDORE**

**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.



**ALLART**  
CONCET  
PORTE FINESTRE COPERTURE  
TEL 06 491404

# Il Messaggero

**ALLART**  
CONCET  
PORTE FINESTRE COPERTURE  
www.allartcenter.it  
Roma

€ 1,40  
ITALIA  
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L.462/04 art.1 c) DD.MM.

NAZIONALE



Giovedì 30 Gennaio 2025 • S. Martina

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.messaggero.it)

**Oggi MoltoDonna**  
**Ragazze "Stem" il punto debole è l'informatica**  
Un inserto di 24 pagine



**Lazio a Braga per il primato Eintracht all'Olimpico**  
**Per la Roma un match che vale una finale**  
Angeloni nello Sport



**Champions, Atalanta avanti**  
**Crollo Juve e Milan forse derby ai playoff**  
**Inter già agli ottavi**  
Servizi nello Sport



**L'editoriale**  
**DUE STATI, DUE POPOLI E NESSUN AMICO**

Ferdinando Adornato

Le impressionanti immagini di quel disperato fiume di anime e corpi che marcia nella striscia di Gaza per tornare alle proprie case, pur sapendo di trovare solo macerie, fanno certamente stringere il cuore. E ripropongono immediatamente la domanda delle domande: perché sembra ormai quasi proibitivo, raggiungere l'unica soluzione possibile della guerra, quella dei "due Stati, due popoli"? Non si tratta di una risposta facile. Perché, in quelle terre, colpevoli e vittime si rincorrono in una sorta di crudele gioco delle parti: cioè le responsabilità storiche di tutte le leadership sono equamente distribuite. In primis, è inutile essere ipocriti, va denunciata la proterva resistenza delle varie dirigenze palestinesi a riconoscere il diritto all'esistenza dello Stato di Israele. Dal 1948 in poi. Nonostante gli accordi di Oslo. Ma, senza tornare indietro nel tempo, basti pensare alla grande chance gettata al vento nel 2005, dopo che Sharon decise di ritirare Israele da Gaza, affidandola ai palestinesi. Allora sarebbe potuto nascere l'embrione di un futuro Stato. Ma Hamas, che ne avrebbe ben presto assunto il controllo, ha usato tutte le energie e tutti i fondi (non pochi) per costruire tunnel e terrorizzare il proprio popolo. Non certo per dotarlo di servizi civili e segnare il cammino di una nuova autonomia politica. Fino ad arrivare all'orrore del 7 ottobre. Si tratta di una Storia che lascia aperto un enorme dubbio: le leadership palestinesi vogliono davvero un loro Stato?

Continua a pag. 18

## Almasri, le carte del governo

► Affidata a Bongiorno la difesa di Meloni e dei ministri indagati. Il dossier: la Germania avvertì L'Aia sul libico solo quando era diretto in Italia. La protesta delle opposizioni, bloccati i lavori delle Camere

ROMA L'accusa a Berlino pedinava Almasri, ma ha avvisato L'Aia solo quando era in Italia. Bongiorno prepara una memoria unica. Bechis, Bulleri, Errante e Pigliattile da pag. 2a pag. 4

**Intervista a Violante**  
«Ragion di Stato? Ci sono atti politici non soggetti a indagine»

Mario Ajello

«Il nostro ordinamento individua la categoria di atti politici che non sono suscettibili di indagine giudiziaria». A dirlo a Il Messaggero è Luciano Violante. A pag. 4

**Il miglior risultato degli ultimi 11 anni**  
Export record verso i Paesi extra-Eu Sale la fiducia di famiglie e imprese

Andrea Bassi

Dopo l'ottimo 2023, il made in Italy ha segnato un nuovo record di esportazioni verso i Paesi extra europei superando la soglia dei 305 miliardi di euro. L'Istat certifica in crescita la fiducia delle imprese e dei consumatori. La Germania, al contrario, continua ad arrancare: le previsioni di crescita scendono dall'1,1% allo 0,3%. A pag. 15



**La sfida sull'IA**  
EFFETTO HULK NELLA SILICON VALLEY

Francesco Grillo

È come se Hulk, il supereroe verde, enormemente muscoloso, avesse deciso di doversi sottoporre ad una cura di steroidi per (...). Continua a pag. 18

**Il caso migranti**  
Trump: «Manderò i clandestini a Guantanamo»

WASHINGTON Trump ha annunciato che sarà presto aperto un centro per migranti a Guantanamo, che potrà contenere 30mila persone che vivono illegalmente negli Usa. Dietrofront sul congelamento dei fondi federali. Mulvoni a pag. 9

**Inchiesta curve, per il trapper anche un daspo. Ferragni a processo per il pandoro-gate**



**Emis Killa indagato**  
«Rinuncio a Sanremo»

Il cantante Emis Killa e l'influencer milanese Chiara Ferragni.

**Chiara a giudizio (e tradita)**  
«Fedez? Era tutto finzione»

Guasco e Marzi alle pag. 11 e 13

**Le nuove regole**  
Maturità, un test di cittadinanza col 6 in condotta



ROMA L'esame di maturità prende forma. Il ministero ha pubblicato le materie per la seconda prova scritta: latino al classico, matematica allo scientifico. E da quest'anno il voto in condotta entra a far parte delle prove a pieno titolo: con il 6 il candidato dovrà portare al colloquio un elaborato critico in materia di cittadinanza attiva e solidale, assegnato dal consiglio di classe.

Loiacono a pag. 14

**Ritratti romani**



**Manuel, il tabaccaio innamorato dei suoi Parioli**

Enrico Vanzina

Piazza Santiago del Cile spezza in due il traffico caotico di viale Parioli, l'arteria commerciale più vitale (...). Continua a pag. 19

**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 le difese immunitarie.

**RAFFREDDORE**

PER IL TUO MARCHIO È IL MARCHIO CHE TI GARANTISCE IL MIGLIOR PREZZO. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Adattamento di VIVIN C.

**Il Segno di LUCA**

**TORO SI RIPARTE!**

Oggi il tuo ingombrante e imprevedibile inquilino, Urano, toglie la retromarcia e ricomincia a muoversi in avanti sullo zodiaco, preparandosi a trasferirsi nei Gemelli a luglio per qualche mese. Entri quindi in una fase che andrà accelerandosi nelle prossime settimane e che inizia con ottime prospettive e novità sorprendenti relative al lavoro, che peraltro sembrano avere anche riscontri interessanti dal punto di vista economico.

MANTRA DEL GIORNO  
Le abitudini sono solo scorciatoie.  
L'oroscopo a pag. 18

\* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; "La fortuna a Roma" € 0,80 (solo Roma)



# il Resto del Carlino

(\*) A Rovigo IL RESTO DEL CARLINO con "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" Euro 1,50 - non vendibili separatamente  
QN CARLINO + BOLOGNA TOP TEN in abbinamento obbligatorio con Edizione di Imola non vendibile separatamente € 1,80

**GIOVEDÌ 30 gennaio 2025**  
1,80 Euro\*

**Nazionale - Imola+**

**Giovani**  
QN Nuove Generazioni

**Magazine**  
Bologna Top Ten

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Le nostre iniziative

**Il Carlino festeggia i suoi primi 140 anni E i lettori votano il logo**

A pagina 30

**DOMANI IN REGALO**

**il Resto del Carlino + TOP AZIENDE**

**VALLEVERDE**



## Caso Almasri, Meloni: vado avanti

Vertice a Palazzo Chigi. La premier e i ministri indagati scelgono Bongiorno come avvocato. L'Anm: denuncia non fantasiosa Parlamento bloccato. Le opposizioni all'attacco: governo subito in Aula. Retrosцена: il generale espulso per scongiurare ritorsioni

**Coppari e C. Rossi**  
da p. 2 a p. 5

L'intervista al costituzionalista

**Avviso alla premier Cassese chiarisce: «No ai pm militanti Siano selettivi»**

Marmo a pagina 4

L'ex capo dei Servizi segreti

**Belloni, è ufficiale: sarà consigliera di von der Leyen**

G. Rossi a pagina 7

Esami 2025, le seconde prove

**Nuova maturità Col 6 in condotta c'è un test in più sulla cittadinanza**

Costanzo a pagina 25

**ULTRÀ A MILANO, EMIS KILLA INDAGATO RINUNCIA A SANREMO CONTI: IL RAPPER NON SARÀ RIMPIAZZATO. ATTESA TRA LE POLEMICHE**



Il rapper Emiliano Rudolf Giambelli, 36 anni, in arte Emis Killa con Carlo Conti, 63 anni

# FUORI GIOCO

Palma e Spinelli alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Bologna, dopo il pestaggio

**Baby gang, San Mamolo alza la voce: «Quartiere sicuro»**

Di Caprio in Cronaca

San Giorgio di Piano, l'inchiesta

**Travolto dal treno, indagata dirigente delle Ferrovie**

Orlandi in Cronaca

Imola, board in scadenza

**Cda Con.Ami, Vignali e Manara nuove consigliere**

Agnessi in Cronaca



Ferrara, la rabbia della donna «È indagato, non insegni»

**Ragazzina adescata dal suo prof La madre: «Allontanatelo»**

Bianchi a pagina 14



Le italiane in Champions Spareggi per Atalanta, Juve, Milan

**Inter agli ottavi Le altre ai playoff**

Servizi nel QS

**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 le difese immunitarie.

**RAFFREDDORE**



Pandorogate, Fedez e i tradimenti

**Ferragni a giudizio «Vi dico tutto»**

Giorgi a pagina 13



GIOIELLERIE  
**CG**  
 CASH & GOLD  
 OPERATORE PROFESSIONALE  
**COMPRO ORO**  
 www.comprogenova.it

GIOIELLERIE  
**CG**  
 CASH & GOLD  
 OPERATORE PROFESSIONALE  
**COMPRO ORO**  
 www.comprogenova.it

GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2025

# IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50 € (GI e provincia con Gazzetta dello Sport) 1,90 € (SP, IM, SV e provincia con TuttoSport) 1,90 € (AT, AL, CN e provincia con TuttoSport) 1,50 € (AV, CO, CS, CR, CU, GE, IM, LA, LI, LU, MC, MI, MO, NO, PI, PR, RA, RE, RM, RO, SA, SI, SP, SR, TA, TC, TN, TR, VA, VC, VS, VT, VI, VR, WS, ZG) Anno CXXV N. 19625 COMMA 20/8. SPECIAZIONE ABB. POST. GR. 50. MANZONI & C. S.P.A. - Per pubblicità sul SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.manzonionadvertising.it

## LA VERITÀ DENTRO

**MICHELE BRAMBILLA**  
**TUTTO BENE NELLE CARCERI ITALIANE?**

Ieri, al convegno «Dalla cella al lavoro» al Palazzo Ducale di Genova, ho detto che uno dei più duri ostacoli al cambiamento è rappresentato dalla resistenza che si incontra nel «sistema» dell'amministrazione penitenziaria. In prima fila, un alto dirigente di quella amministrazione ha dissentito allargando le braccia ed dicendomi un «la prego», sottintendendo «di smetterla».

Ora, sono certo - e lo scrivo senza alcuna ironia, la quale sarebbe fuori luogo - che quel funzionario è uno di quelli che lavorano con impegno e cuore. Ce ne sono, come lui, tanti, nelle direzioni delle carceri. Ma sono proprio loro i primi a sapere che il «sistema» è un freno a mano tirato, perché per molti - troppi - è assai più comodo lasciare le cose comestano.

Visto che ieri si parlava del lavoro in carcere (fondamentale anche per far crollare la recidiva di chi esce) ecco qualche numero: in Italia, su 61.480 detenuti (dati del Dipartimento Amministrazione Penitenziaria al 30 giugno 2024) lavorano in 2.400, di cui però 1.700 all'esterno del carcere. Ne deriva che solo 700 (su 61.480!) lavorano all'interno del carcere, dove le aziende faticano tremendamente a portare i loro reparti produttivi. Il Protocollo Cartabia-Colao (24 giugno 2022) prevedeva 10.000 assunzioni. Solo nel settore della fibra ottica ne erano previste 1.553: dopo un anno e mezzo, gli assunti erano tre.

E ancora. Il 10 febbraio 2024 la Consulta ha disposto il diritto, per le detenute e i detenuti, di avere incontri riservati - e quindi senza controllo visivo - con mariti, mogli o compagni/e. Incontri già operativi in gran parte del mondo, compresa la Russia di Putin. In Italia c'è stata una levata di scudi e siamo ancora al «tavolo» di confronto. Potremmo essere condannati per violazione dell'articolo 3 della Corte Europea dei Diritti Umani: e non sarebbe una novità, visto che per la condizione carceraria le condanne per l'Italia sono già oltre quattromila all'anno. Il 2024 è stato poi l'anno record per i suicidi (83, più 20 morti sospette), i tentati suicidi sono stati 2.035, gli atti di autolesionismo 12.544, le aggressioni 5.532, le manifestazioni di protesta collettiva 1.436, quelle di protesta individuale 12.706, le rivolte sette.

Tutto bene, nel sistema carcerario italiano?

## EUROFLORA TORNA SUL MARE E TRIPLICA GLI SPAZI ESPOSITIVI

ANNAMARIA COLUCCIA E SILVIA PEDEMONTE / PAGINE 8 E 9



OPPOSIZIONE SULL'AVENTINO: SALTA IL VOTO PER I GIUDICI DELLA CONSULTA. BONGIORNO SARÀ LA LEGALE DEI MINISTRI INDAGATI. I TIMORI DEL QUIRINALE

# Almasri, Camere bloccate

Meloni: «Avanti a difesa dell'Italia». Schlein: «Venga a dire la verità al Paese o fermiamo i lavori»

Il caso Almasri paralizza il Parlamento. L'opposizione chiede che la premier Giorgia Meloni riferisca alle Camere sull'indagine che la vede coinvolta per il rilascio del torturatore libico e salgono sull'Aventino impedendo in Commissione il voto sui giudici per la Consulta: «Dica la verità al Paese o fermiamo i lavori». La premier insiste e annuncia: «Andiamo avanti per tutelare l'Italia». A difenderla, insieme ai due ministri e al sottosegretario Mantovano, sarà Bongiorno, che cerca di placare la polemica. Intanto emergono i timori del Quirinale.

CARRATELLE MALFETANO / PAGINE 2 E 3

## ROLLI



## LASVOLTA

Uski Audio / PAGINA 4

## Germania, nasce l'asse contro i migranti tra Cdu e ultradestra

Alla fine la diga ha ceduto. Durante l'ultima settimana dei lavori parlamentari prima delle elezioni, è passata al Bundestag una proposta di inasprimento della politica migratoria presentata dai cristiano-democratici di Cdu-Csu con il sostegno dell'ultradestra di AfD.

## IL MITO INFRANTO



## Truffa e tradimenti il triste tramonto di Chiara Ferragni

Giovanni Laterza / PAGINA 13

Nel giorno più difficile con il rinvio a giudizio per truffa aggravata per il pandoro-gate, Chiara Ferragni racconta la sua verità sul matrimonio con Fedez.

## IL RAPPER OUT



## Daspo e ultrà, l'addio al Festival di Emis Killa

C. Cabona e T. Leone / PAGINA 38

Emis Killa rinuncia al Festival. Scelta quasi obbligata per il rapper dopo la sua iscrizione nel registro degli indagati per l'inchiesta sulle curve di Milan e Inter.

## IL VENTO L'HA SPINTA VERSO IL PONTILE A MARINA DI MASSA. IL SUBCOMMISSARIO: «NON CI SARANNO RITARDI»



## Si incaglia la nave con la ghiaia per la Diga di Genova

I soccorritori che hanno tratto in salvo l'equipaggio della nave, inclinata sul pontile dopo l'urto GILDA FERRARI / PAGINA 18

## BUONGIORNO

L'altra sera è stato interessante vedere Nicola Fratoianni, gran capo della Sinistra alleata coi Verdi di Angelo Bonelli, interrompere il dibattito parlamentare per mettere a parte i colleghi dell'elettrizzante notizia di Giorgia Meloni indagata per il rimpatrio del torturatore libico, il generale Almasri. Dunque non era solo un cavillo, ha detto Fratoianni, che in due secondi ha svolto le indagini, celebrato il processo ed emesso la sentenza, tutto contento che la magistratura arrivasse dove lui non arriva. Le opposizioni hanno imparato il giuoco: si va in procura, si aspetta l'apertura dell'indagine e poi si vede che succede. Se per caso parte anche un avviso di garanzia, c'è di che riempire di scandalo un pomeriggio intero. L'ultima volta ci si sono messi in tre: Fratoianni, Bonelli e Schlein hanno presenta-

to un esposto affinché la costruzione del ponte sullo stretto si arrestasse, possibilmente con le manette. Il problema è che l'ultima a potersene lamentare è Giorgia Meloni, poiché quando'era all'opposizione faceva né più né meno. Nel 2020, una delle sue parlamentari sorse denuncia contro il premier Giuseppe Conte, sospettato d'aver dato un passaggio sull'auto blu alla fidanzata. Conte fu iscritto nel registro degli indagati (sarà archiviato mesi dopo) e Meloni disse vergogna vergogna vergogna, invocando le dimissioni o l'intervento del Quirinale. Hai voglia, poi, a parlare di uso politico della giustizia. Talvolta siamo proprio oltre: siamo a una politica che si dichiara disarmata e inutile, e allora pietisce la suppellettile delle procure. Se c'è una questione morale, è esattamente questa.

## Arrestatevi

MATTIA FELTRI



GIOIELLERIE  
**CG**  
 CASH & GOLD  
 OPERATORE PROFESSIONALE  
**COMPRO ORO**  
 Noi PAGHIAMO di Più  
 Tel. 010 2925458  
 www.comprogenova.it

GIOIELLERIE  
**CG**  
 CASH & GOLD  
 OPERATORE PROFESSIONALE  
**COMPRO ORO**  
 Noi PAGHIAMO di Più  
 Tel. 010 2925458  
 www.comprogenova.it



€ 3\* in Italia — Giovedì 30 Gennaio 2025 — Anno 161\* — Numero 29 — [ilssole24ore.com](http://ilssole24ore.com)

Edizione chiusa in redazione alle 22

\* In vendita abbinata obbligatoriamente con il Focus de Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore € 2 + Focus € 1). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Focus, in vendita separata. Solo in Puglia e in provincia di Matera in abbinamento obbligatorio con "L'Espresso".



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

**Verso il 5 febbraio**  
Conto alla rovescia,  
ultimi giorni  
per l'iscrizione  
a Telefisco 2025



**Domani con il Sole**  
Trump porta gli  
Usa fuori dall'OmS,  
ma non è detto  
che finisca così



**blumatica**  
**SHEQ**  
Il software Q-HSE Management  
scelto dalle grandi aziende  
[www.blumatica.it/qhse](http://www.blumatica.it/qhse)

FTSE MIB 36371,67 +0,62% | SPREAD BUND 10Y 109,90 +0,10 | SOLE24ESG MORN. 1379,44 +0,34% | SOLE40 MORN. 1359,75 +0,63% | **Indici & Numeri → p. 37-41**

INTERVISTA AD AHMED FATTOUH

## Il portavoce di Fatah: «Soluzione dei due Stati è l'unica percorribile»

Roberto Bongiorno — a pag. 8



Ritorno a casa. Palestinesi su una delle auto dirette verso il nord di Gaza

LA TREGUA CON ISRAELE

## Oltre 500mila palestinesi tornati a Gaza nord Hamas rilascia altri otto ostaggi

— Servizio a pag. 8

PANORAMA

LA PAUSA DI POWELL

## La Fed lascia i tassi invariati: «Mercato del lavoro solido, ma inflazione alta»

La Fed apre l'era Donald Trump lasciando invariato il costo del denaro. I tassi di interesse restano fermi fra il 4,25% e il 4,50%. «Non abbiamo bisogno di agire in fretta» sui tagli, ha detto il presidente Powell. Le condizioni del mercato del lavoro sono «robuste» mentre l'inflazione intanto resta «un po' elevata». «Non ho avuto alcun contatto» con Donald Trump, ha poi risposto Powell a chi gli chiedeva un commento su quanto dichiarato dal presidente, quando aveva chiesto un calo «immediato» dei tassi. — a pagina 5

# Nel 2024 cassa integrazione a +30%

Manifattura in crisi

Raggiunta quota 426,5 milioni di ore. Moda, auto e meccanica i più penalizzati

A dicembre frena la caduta dei fatturati ma il caro energia impatta sul futuro

La frenata della produzione industriale, il rincaro dell'energia, le tensioni geopolitiche e una congiuntura complessa stanno fiaccando il settore manifatturiero dove nel 2024 le ore autorizzate di cassa integrazione hanno raggiunto quota 426,5 milioni, il 30% rispetto all'anno prima. Moda, auto e meccanica i settori più penalizzati. Qualche dato positivo arriva dall'Indice Ret di Confindustria: rallenta la caduta dei fatturati. **Casadei, Greco, Orlando, Picchio, Tucci** e un'analisi di **Stefano Manzocchi** — a pag. 2-3



NOVA 24

## Al via l'era dei viaggi personalizzati con l'intelligenza artificiale

Alessia Maccafferri — a pag. 25

Turismo. Le piattaforme pronte a integrare l'AI nelle app che progettano i viaggi (nella foto, il Capodanno lunare in Vietnam)

## Il commissario Séjourné: «Choc di semplificazioni» per gli obiettivi green

Competitività Ue

Semplificare le regole per agevolare gli obiettivi ambientali. Ue senza modificarli: così il commissario Ue all'Industria, Séjourné, spiega lo «choc di semplificazioni» previsto dalla «bussola per la competitività». **Romano, Picchio, Fotina** — a pag. 4

RIFIUTI A ROMA

Tari, scovati  
358mila evasori  
e morosi (24%)

Gianni Trovati — a pag. 9

MOBILITÀ

Registro taxi e  
Ncc, iscritte solo  
300mila licenze

Landolfi e Nuti — a pag. 10

## DeepSeek oscura la app in Italia

Applicazioni e privacy

L'applicazione cinese per l'intelligenza artificiale DeepSeek, come anticipato ieri dal Sole24ore.com, non è più disponibile in Italia e non per decisione di Apple o Google. Il Garante italiano della privacy: da noi per ora richiesta di informazioni. **Salvioli e Simonetta** — a pag. 15 con un'analisi di **M. Bassini e O. Pollicino** — pagina 13

ACCORDO CON SCHWAB

Dopo Musk, anche  
il social di Trump  
diventa banca

— pagina 13

## Generali svela il piano: più remunerazione ai soci

Il futuro del Leone

Sullo sfondo l'intesa con Natixis e l'offerta di Mps su Mediobanca

Diversificazione dei ricavi, ottimizzazione dei costi e solidità patrimoniale. Il tutto accompagnato da un incremento della remunerazione degli azionisti tra dividendo e buy back. Sono queste le attese sul piano di Generali che verrà svelato oggi a Venezia. Sullo sfondo due temi chiave: l'intesa con Natixis e l'Ops del Monte su Mediobanca. **Laura Galvagni** — a pag. 29

ERA TRUMP E INVESTIMENTI SOSTENIBILI

Crollano i fondi Esg: boom  
di riscatti ed è cambiata l'aria

Morya Longo — a pag. 28



**MECALUX**

SOLUZIONI AUTOMATICHE  
PER MAGAZZINI INTELLIGENTI

02 98836601

[mecalux.it](http://mecalux.it)

OGGI IN EDICOLA



La guida alla legge sulla concorrenza. Il Focus in edicola a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Lombardia

Domani distribuito nella regione

Sud

Domani in Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sicilia e Sardegna

ABBONATI AL SOLE 24 ORE  
25% di sconto. Per info:  
[ilssole24ore.com/Abbonamento](http://ilssole24ore.com/Abbonamento)  
Servizio Clienti: 02.30.300.600





EUROPA LEAGUE

La Roma per restare in corsa Lazio in campo per il primato

Pes e Rocca alle pagine 26 e 27



IL PARROCO DI SAN CESAREO

«Bergoglio non è il vero Papa» E Francesco lo comunica

Capozza a pagina 9



SFIDA NELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

DeepSeek scompare dal web E scende in campo Alibaba

Caleri a pagina 14



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



San Mattia, vescovo

Giovedì 30 gennaio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 29 - € 1,20\*

ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

**Quel Golpe (Piccolo) Borghese**  
DI TOMMASO CERNO

**C**ome l'ennesima stagione della stessa, noiosa serie tv, ci risiamo. C'è il premier indagato, i ministri sotto accusa e una bufera politica che però non interessa a nessuno. È noiosa, già vista, proprio come quelle telenovelle che hanno troppi anni e finali scontati. Cavilli legali, che non fregano a nessuno, ma una sola verità. Gli autori di questo golpe piccolo borghese, mal riuscito prima di cominciare, sono l'ombra rinsecchita degli originali. Il D'Alema e i Prodi, i Borrelli e i Davigo sostituiti dalla segretaria Schlein, scomparsa dalla scena politica e contestata da metà del suo partito, da magistrati che pubblicano sui social e nelle mail il proprio odio contro il governo, da intellettuali che sfruttano Mussolini per tirare a campare vendendo ancora qualche libretto. Il golpe dell'Italetta della sinistra, di cui questo Paese non aveva proprio bisogno. Un'Armata Brancaleoni che avrà come effetto quello di convincere ancora un po' di italiani, sempre ce ne fosse bisogno, che in questo Paese c'è un problema con l'utilizzo della giustizia, con i suoi tempi e i suoi riti desueti, ormai lontani dall'affermare il principio di proporzionalità.



Romagnoli, Rosati e Sirignano alle pagine 2 e 3

Sinistra, magistrati, sindacati. Uniti per azzoppare Meloni. Dopo il caso Almasri Fra gli insulti di Saviano e i cartelli del Pd. Mastella: «Un film già visto»

**INTERVISTA A TAJANI**  
«Basta guerriglia I giudici devono rispettare le leggi»

«Sul generale libico parli la Corte dell'Aja Dazi? C'è una soluzione»

Caso Almasri, Meloni indagata, riforma della giustizia. Poi tregua in Palestina e Congo in fiamme. Ne parla il ministro degli Esteri Tajani

Martini a pagina 5



**PARLA LUIGI ZANDA**  
«Il Pd di Schlein è inadatto a guidare il centrosinistra»

Cingoli a pagina 7

DI GIANLUIGI PARAGONE  
La scelta giusta e quel prezzo da pagare

a pagina 2

DI ANDREA RUGGIERI  
Toghe intoccabili e un altro premier sotto indagine

a pagina 4

Il Tempo di Oshø

Onorato «mani di forbice» E il Comune taglia le key box



Verucci alle pagine 18 e 19

DI BRUNO VILLOIS

L'IA dei cinesi destabilizza il Dow Jones

a pagina 10

LA RIVOLTA DI BRUXELLES

«Minacciato il Green Deal» I socialisti si ribellano Belloni consigiera di Ursula

De Leo a pagina 8

IL NODO CLANDESTINO

Afd vince al Bundestag Berlino stoppa i migranti Trump riapre Guantanamo

Tempesta e Tommasi a pagina 10

**Oroscopo**  
Le stelle di Branko  
a pagina 13

LA NUOVA SCUOLA  
Alla maturità un esame in più con 6 in condotta  
a pagina 12

**AMICI CUCCIOLOTTI**  
LE FIGURINE CHE SALVANO GLI ANIMALI

PER BAMBINI DA 0 A 100 ANNI IN SU!

PIZZARDI EDITORE SOSTIENE I VOLONTARI

Ente Nazionale Protezione Animali Erta incide - 009

COLLEZIONA UN FUTURO MIGLIORE!

DOPO IL CASO ULTRAS  
Emis Killa indagato si ritira Niente Festival di Sanremo  
Antini a pagina 24

AMORE, GIUDICI & VELENI  
Ferragni a processo per il Pandoro Gate E Corona svela il tradimento di Fedez  
a pagina 13





## Dopo Europa ed Usa La Spaziale conquista i paesi del Golfo con le sue macchine da caffè

Carlo Valentini a pag. 9

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



**NON PROFIT**  
**Il servizio civile si rifà il look e mette a disposizione oltre 60 mila posti come volontari. Domande entro il 18 febbraio**  
Damiani a pag. 29

# Cuneo, chi vince e chi perde

Il ministero dell'economia conferma i calcoli di ItaliaOggi 7: la riforma ha premiato i redditi tra 35 e 40 mila euro e penalizzato soprattutto quelli tra 8.500 e 9.000 euro

**PNRR Istruzioni per l'uso**  
a pag. 23

Con la riforma (passaggio da cuneo contributivo a cuneo fiscale) non è stato possibile introdurre una "clausola di salvaguardia" che consentisse ai lavoratori di conservare gli stessi benefici del 2024. Perciò, è possibile che i lavoratori con reddito tra 8.500 e 9.000 euro possano, nel 2025, perdere fino a 1.200 euro di retribuzione. Ma è preannunciato l'arrivo di correttivi. Sono alcune delle risposte date dal governo nel corso di un question time in parlamento.  
Ciriofi a pag. 27

## Orsina (Luiss): l'avviso di garanzia sul caso Almasri, spot per la riforma della giustizia



«L'avviso di garanzia per il caso Almasri, un gigantesco spot a favore della riforma della giustizia», dice Giovanni Orsina, storico e politologo della Luiss Guido Carli. Siamo ritornati allo scontro tra potere politico e potere giudiziario che ha caratterizzato i governi Berlusconi? «Oggi non stiamo parlando di un avviso di garanzia per un reato privato ma di un presunto reato commesso nell'esercizio della funzione pubblica». E sulle opposizioni: «L'attenzione si è spostata: lo scontro non è tra governo e opposizioni, ma tra governo e magistratura, o meglio una parte della magistratura che però è quella che fa notizia».  
Ricciardi a pag. 6

**DIRITTO & ROVESCIO**  
Domenica scorsa Donald Trump ha detto che Gaza andrebbe «spulsi» spostando un milione e mezzo di persone in Giordania e in Egitto (pochi giorni prima aveva parlato dell'Indonesia). Costoro ribadito un paio di giorni dopo parlando con i giornalisti a bordo dell'Air Force One. Un'idea strampalata, decisamente respinta con forza dai diretti interessati, Egitto e Giordania, i quali, avendo già avuto l'esperienza dei profughi palestinesi dopo la guerra del 1948, con tutti i problemi che questi hanno creato, ora non vogliono proprio saperne. Sono un popolo strano, i giacarsi: vivono da decenni in campi e capisce elargizioni di molti paesi musulmani, ma anche di Usa e Europa, che loro spendono in gran parte in armi. Si esaltano con l'illusione di poter un giorno sterminare o cacciare gli ebrei. Non producono nulla, se non violenza e lutti. A parole tutto il mondo è dalla loro parte, ma nessuno li vuole a casa propria.

# ANCHE QUESTO TI SEMBRAVA IMPOSSIBILE?

**È TEMPO DI SUPERARE I LIMITI DELLA TUA IMPRESA CON L'AI**

**VUOI RENDERE LA TUA AZIENDA A PROVA DI FUTURO?**

Disruptives ti guida nella rivoluzione di AI e Machine Learning per aumentare fatturato e competitività.

**Cosa possiamo fare per la tua PMI:**

- Analizzare i tuoi flussi di lavoro e individuare le aree in cui l'AI può fare la differenza già oggi
- Sviluppare modelli di machine learning per l'analisi predittiva e l'ottimizzazione delle decisioni
- Implementare soluzioni AI personalizzate per automatizzare processi ripetitivi e trasformare le operazioni aziendali
- Fornire formazione e supporto continuativo al tuo team per garantire l'adozione e integrazione efficace dell'AI

**Nell'era dell'AI il futuro del tuo business si costruisce oggi**

Richiedi una call gratuita su [disruptives.it](https://disruptives.it)

**disruptives**

MILANO BOLLGNA ZURIGO

\*annuncio interamente creato con Intelligenza Artificiale

\* Con La legge di bilancio 2025 a € 9,90 in più; Con Criptovalute a € 9,90 in più



# LA NAZIONE

Giovani

QN Nuove Generazioni

GIOVEDÌ 30 gennaio 2025  
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATO NEL 1859  
www.lanazione.it



Allarme ambientale a Marina di Massa

**Nave contro il pontile  
Tonnellate di gasolio  
ancora dentro i serbatoi**

Lorenzi e Marchetti a pagina 15

DOMANI IN REGALO

**QN LA NAZIONE  
+ TOP AZIENDE**

VALLEVERDE



## Caso Almasri, Meloni: vado avanti

Vertice a Palazzo Chigi. La premier e i ministri indagati scelgono Bongiorno come avvocato. L'Anm: denuncia non fantasiosa Parlamento bloccato. Le opposizioni all'attacco: governo subito in Aula. Retrosce: il generale espulso per scongiurare ritorsioni

Coppari  
e C. Rossi  
da p. 2 a p. 5

L'intervista al costituzionalista

**Avviso alla premier  
Cassese chiarisce:  
«No ai pm militanti  
Siano selettivi»**

Marmo a pagina 4

L'ex capo dei Servizi segreti

**Belloni, è ufficiale:  
sarà consigliera  
di von der Leyen**

G. Rossi a pagina 7

Esami 2025, le seconde prove

**Nuova maturità  
Col 6 in condotta  
c'è un test in più  
sulla cittadinanza**

Costanzo a pagina 25

**ULTRÀ A MILANO, EMIS KILLA INDAGATO RINUNCIA A SANREMO  
CONTI: IL RAPPER NON SARÀ RIMPIAZZATO. ATTESA TRA LE POLEMICHE**



Il rapper Emiliano Rudolf Giambelli, 36 anni, in arte Emis Killa con Carlo Conti, 63 anni

# FUORI GIOCO

Palma e Spinelli alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Montelupo Fiorentino

**Doppio furto  
in poche ore  
«Serve controllo  
di vicinato»**

Cecchetti in Cronaca

Empoli

**Torrini svela  
le strategie  
per la sicurezza**

Servizi in Cronaca

Castelfiorentino

**Strada allagata  
Bambini portati  
a scuola in braccio**

Florentino in Cronaca



**Pandorogate, Fedez e i tradimenti  
Ferragni a giudizio  
«Vi dico tutto»**

Giorgi a pagina 13

Ferrara, la rabbia della donna  
«È indagato, non insegni»

**Ragazzina  
adescata  
dal suo prof  
La madre:  
«Allontanatelo»**

Bianchi a pagina 14



Le italiane in Champions  
Spaegggi per Atalanta, Juve, Milan

**Inter agli ottavi  
Le altre ai playoff**

Servizi nel QS

**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 le difese immunitarie.

**RAFFREDDORE**

**Amarone**  
Opera Prima  
1 - 2 FEBBRAIO 2025  
PALAZZO DELLA GRAN GUARDIA  
VERONA  
100 ANNI  
www.amaroneoperaprima.it

# la Repubblica

**Amarone**  
Opera Prima  
1 - 2 FEBBRAIO 2025  
PALAZZO DELLA GRAN GUARDIA  
VERONA  
100 ANNI  
www.amaroneoperaprima.it

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Mario Orfeo*

La nostra carta periodica da abbonarsi è stampata su carta riciclata e senza glutine in occasione speciale

Giovedì 30 gennaio 2025



Oggi con *Salute*

Anno 60 N° 25 - In Italia € 2,40

## POLITICA E GIUSTIZIA

# Almasri, il governo scappa

Polemica per le mancate audizioni dei ministri Nordio e Piantedosi dopo gli avvisi sul torturatore liberato  
La premier convoca vertice sull'immigrazione dalla Libia: andiamo avanti. Difese affidate a Bongiorno

## Il caso blocca il Parlamento, le opposizioni: Meloni deve chiarire

**ROMA** - È il giorno dopo di Meloni, indagata insieme a Piantedosi, Nordio e Mantovano per il caso Almasri. Il governo sceglie la fuga di fronte alle richieste di chiarimento delle opposizioni sulla scarcerazione del torturatore libico. Saltano le audizioni dei ministri e la premier dice: "Vado avanti".  
*di Cerami, Ciriaco De Cicco, Foschini, Vitale e Ziniti*  
● da pagina 2 a pagina 5

Lo Voi respinge le accuse: atto obbligatorio

*di Carlo Bonini*

**C**alati junco ca passa la china, i calati junco che passa la piena, dice un noto proverbio siciliano per ricordare che esiste un modo, quando si è travolti, per non spezzarsi. E mai come in queste ore, un palermitano come il Procuratore di Roma Francesco Lo Voi, classe 1957, in magistratura da 43 anni, sa che è il giorno in cui farsi junco.  
● a pagina 5

Centrosinistra Conte dice sì a Franceschini

*di Matteo Pucciarelli*  
● a pagina 7

## Germania

# La stretta sui migranti con i voti dei neonazisti



Mozione della Cdu passa con il sostegno di Afd Scholz: "Imperdonabile" Proteste a Berlino

dalla nostra corrispondente **Tonia Mastrobuoni**

**BERLINO** - Due giorni dopo le solenni celebrazioni della liberazione di Auschwitz, la Cdu/Csu di Friedrich Merz ha incenerito il cordone sanitario verso l'Afd. Il partito fondato da Konrad Adenauer ha accettato ieri i voti dell'ultradestra di Alice Weidel per far passare al Bundestag una populistica mozione sull'immigrazione in aperta violazione delle regole europee. La mossa del probabile futuro cancelliere tedesco segna lo sbriciolamento di un tabù che reggeva ormai soltanto in Germania - e per ovvie ragioni storiche. Ed è la cancellazione dell'eredità più sana della lunga era di Angela Merkel, la grande rivale di Merz, che aveva sempre mantenuto fede all'imperativo "mai con l'Afd".  
● a pagina 13

## La truffa sul pandoro

# Ferragni a giudizio e attacca Fedez: tradita e umiliata

*di Massimo Adinolfi*

**O**ra Chiara Ferragni è infuriata, ma non per il rinvio a giudizio che la manda a processo. Dinanzi al giudice avrà modo di far valere le sue ragioni, ma che dire delle esplosive rivelazioni di Fabrizio Corona?

● continua a pagina 14  
Con i servizi di **Di Raimondo e Giovara**  
● alle pagine 14 e 15

# Emis Killa indagato rinuncia a Sanremo

*di Fumarola, Pisa e Silenzi*  
● a pagina 17



**ITALPREZIOSI**  
Investi oggi sul tuo domani

IPMI IRMA

# Viaggio a Panama lungo il canale della discordia

dalla nostra inviata **Anna Lombardi**

**PANAMA CITY** - I motori della chiusa di Miraflores riprendono a cingolare alle 14.07, dopo la pausa mattutina imposta dal caldo umido, facendo gorgogliare gli impianti dell'ultimo "casello" di quella straordinaria autostrada d'acqua chiamata Canale di Panama. La "scorciatoia" fra Atlantico e Pacifico voluta da Roosevelt per evitare la circumnavigazione del continente sudamericano.  
● alle pagine 8 e 9

## La nuova America



Sul Venerdì l'intervista a Bill Gates

# Le invenzioni della geografia di Trump

*di Stefano Massini*

**G**oogle Maps si è adeguata, il Golfo del Messico porta già la variante trumpiana di Golfo d'America. E anche la vetta più alta dell'Alaska perde il nome nativo di Denali ("grande montagna") e torna a intitolarsi a Will McKinley, curiosamente uno dei Presidenti più simili a Trump, passato alla storia come campione dei dazi e del protezionismo.  
● continua a pagina 25

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. Apariti, 8 - Tel. 02/574941,  
e-mail: pubblicita@amanzoni.it

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

con Roald Dahl € 10,30

NZ



LA STORIA  
Segreti, riti e declino  
del palazzaccio della Rai  
GIANLUCA NICOLETTI



Che il palazzo Rai di Viale Mazzini fosse imbottito di amianto me lo dissero dal primo anno che ci misi piede, nel 1983. Ricordo che si raccomandava di non appendere quadri alle pareti. - PAGINA 20

CHAMPIONS, 4 ITALIANE AVANTI  
Ko col Benfica, buio Juve  
ora ai playoff Milan o Psv  
BALICE, BUCCHERI, BARILLA



Luce spenta e un bel po' di confusione. La prima parte della nuova Champions fa calare il sipario su una Juve che ha smarrito la strada quando doveva percorrerla ad alta velocità. - PAGINE 34 E 35



# LA STAMPA



GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



2,40 € (CON SALUTE IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO) • ANNO 159 • N. 29 • IN ITALIA • SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC9-TO II [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it)



LA DIFESA DEL GOVERNO A BONGIORNO. I PROFUGHE: NOI MASSACRATI IN CELLA. IL CASO DEI VOLI TOLTI AL PROCURATORE LO VOI

## Almasri paralizza il Parlamento

L'opposizione: Meloni in aula o lavori fermi. Il libico ha un visto Usa di 10 anni. Santanchè, l'inchiesta rimane a Milano

### IL COMMENTO

La premier calpesta il principio di legalità

VITTORIO BAROSIO, GIAN CARLO CASELLI

Non ci interessa tanto come andrà a finire l'iscrizione della premier e di altri esponenti del suo governo nel registro degli indagati. Ci interessano le reazioni del governo. - PAGINA 28

AMABILE, CAMILLI, CARRATELLI, FAMA GRIGNETTI, LOMBARDO, MALPETANO

Il sipario, di buon mattino, lo alzò Giorgio e Arianna Meloni. «Non esiste spazio per passi indietro quando ci sono in gioco la sicurezza della Nazione e l'interesse degli italiani». - PAGINE 2-9

Berlino, via i migranti  
asse Cdu-ultradestra

Francesca Sforza

### IL COLLOQUIO

Di Pietro: "Giorgia ha fatto una furbata"

FRANCESCO MOSCATELLI

«La presidente del Consiglio attacca Luigi Li Gotti e il procuratore Francesco Lo Voi facendo una furbata», dice l'ex pm di Mani Pulite Antonio Di Pietro. - PAGINA 5

### LA SANITÀ

L'Italia impoverita per le visite private

Paolo Russo

Le cure nell'era Trump sono da età della pietra

Eugenia Tognotti

### LE IDEE

Non facciamo di tutte le incoerenze un fascio

ALESSANDRO DE ANGELIS

Si dice, da più parti: l'incoerenza di Giorgia Meloni. E l'argomento oggettivamente merita un approfondimento non moralisteggiante. Perché la politica, si sa, è mestiere e scienza non per anime belle, di cui fa parte anche l'arte della dissimulazione, l'addomesticamento della realtà, il verosimile per gestire il vero, l'astuzia volpina, la bugia luciferina, insomma, la finzione. Rapido fact checking. C'era una volta Meloni 1, che attaccava Conte sulla scorta. - PAGINA 28

### L'ANALISI

Se la "Santa" in bilico finge di non sentire

MARCELLO SORGI

Come molti problemi della politica, anche quello delle dimissioni di un ministro, o una ministra, in Italia non obbedisce ad alcuna regola. In fondo non conta neppure la gravità delle accuse che lo/la riguardano: ai tempi di Letta e Renzi, la ministra delle Pari opportunità Iosefa Idem si dimise per un'irregolarità di pagamento dell'Iml. - PAGINA 29

### IL PRESIDENTE ARGENTINO MILEI CANCELLA L'AGGRAVANTE: UN OMICIDIO È SEMPRE UN OMICIDIO

## "Il femminicidio non esiste"

VIOLAARDONE



MARKUS SCHIEBER/AP

### LA TESTIMONIANZA

La mia vita stravolta dagli odiatori ecofascisti



FRANCESCA SANTOLINI

Preparativi per il pranzo di Natale in corso, 25 dicembre 2024. Ad un tratto il telefono comincia a vibrare senza sosta, sparandomi una raffica di notifiche. Messaggi di auguri, penso. - PAGINA 19

### L'INTERVISTA

Cacciari e le inchieste "Politica contro toghe un refrain nauseante Libia? Storia sporca"

FRANCESCA SCHIANCHI



«Siamo al solito refrain italiano: ogni volta che un politico viene indagato, salta fuori la denuncia degli straordinari poteri della magistratura» dice Cacciari. - PAGINA 9

### IL CASO

I bad boys di Sanremo e il ritiro di Emis Killa

ALBERTO INFELISE



Emis Killa, al secolo Emiliano Rudolf Giambelli, rapper brianzolo di Vimercate, quest'anno avrebbe dovuto fare il suo ingresso sul palco del teatro Ariston. E invece no. - PAGINA 25

### IL PERSONAGGIO

L'autunno di Ferragni a giudizio per truffa

MARIA CORBI

Se il 2024, come ha scritto Chiara Ferragni è stato il «suo anno nero», il 2025 non si apre certo con una diversa tonalità di colore, rinviata a giudizio per il pandro-gate, accusata di truffa aggravata. «Credevo non servisse un processo per dimostrare di non aver truffato nessuno». - PAGINA 24

### BUONGIORNO

L'altra sera è stato interessante vedere Nicola Fratoianni, gran capo della Sinistra alleata coi Verdi di Angelo Bonelli, interrompere il dibattito parlamentare per mettere a parte i colleghi dell'elettrizzante notizia di Giorgia Meloni indagata per il rimpatrio del torturatore libico, il generale Almasri. Dunque non era solo un cavillo, ha detto Fratoianni, che in due secondi ha svolto le indagini, celebrato il processo ed emesso la sentenza, tutto contenuto che la magistratura arrivasse dove lui non arriva. Le opposizioni hanno imparato il giochino: si va in procura, si aspetta l'apertura dell'indagine e poi si vede che succede. Se per caso parte anche un avviso di garanzia, c'è di che riempire di scandalo un pomeriggio intero. L'ultima volta ci si sono messi in tre: Fratoianni, Bonelli e Schlein hanno presenta-

to un esposto affinché la costruzione del Ponte sullo Stretto si arrestasse, possibilmente con le manette. Il problema è che l'ultima a potersene lamentare è Giorgia Meloni, poiché quand'era all'opposizione faceva né più né meno. Nel 2020, una delle sue parlamentari spose denuncia contro il premier Giuseppe Conte, sospettato d'aver dato un passaggio sull'auto blu alla fidanzata. Conte fu iscritto nel registro degli indagati (sarà archiviato mesi dopo) e Meloni disse vergogna vergogna vergogna, invocando le dimissioni o l'intervento del Quirinale. Hai voglia, poi, a parlare di uso politico della giustizia. Talvolta siamo proprio oltre: siamo a una politica che si dichiara disarmata e inutile, e allora pietisce la supponenza delle procure. Se c'è una questione morale, è esattamente questa.

### Arrestatevi

MATTIA FELTRI



ADVEST	<p><b>Ivass prepara le linee guida per gestire il crac delle polizze Fwu</b> Messia a pagina 14</p> <p><b>Scontro sul quorum: in Olidata caos sulla riduzione del capitale</b> Mapelli a pagina 9</p>	 <p>il quotidiano dei mercati finanziari</p>	<p><b>A Parigi il debutto di Michele nella haute couture di Valentino</b> In scena anche l'uomo Saint Laurent fra trench in pelle e suit morbidi</p> <p><b>Bottoni in MF Fashion</b> Anno XXXVI n. 021 Giovedì 30 Gennaio 2025 €2,00 <i>Classedtori</i></p> 	ADVEST
TAX LEGAL CORPORATE				TAX LEGAL CORPORATE

Con MF Magazine for Fashion n. 121 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living n. 65 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Crisalida a € 11,00 (€ 2,00 + € 9,00)  
**FTSE MIB +0,62% 36.372    DOW JONES -0,13% 44.794\*\*    NASDAQ -0,80% 19.575\*\*    DAX +0,97% 21.638    SPREAD 108 (-1)    €/S 1,0396**  
\*\* Dati aggiornati alle ore 20,00

**L'ISTITUTO CHE VUOLE PIAZZETTA CUCCIA CERCA L'APPOGGIO DEI FONDI**

# Mps sonda Blackrock & C.

*Generali, salta la lista del cda. Caltagirone studia di correre per la maggioranza In Delfin anche lo scontro degli eredi Del Vecchio tra i temi dell'autorizzazione Bce*

**PATUELLI: BASTA NUOVE REGOLE UE SULLE BANCHE, SERVE UNA SEMPLIFICAZIONE**

Deugeni, Gualtieri e Ninfolo alle pagine 2, 3 e 4

 <p><b>MENO PARTECIPAZIONI</b> <i>Kuwait, Ucraina, India e Libia: così Leonardo accorcia la catena societaria</i> <small>Zorpo a pagina 13</small></p>	<p><b>IBTP PESANO PER 8 MLD</b> <i>A Norges Bank piace l'Italia, investimenti per 22 miliardi</i> <small>Capponi a pagina 7</small></p>	 <p><b>LE MULTE GREEN</b> <i>Sulle sanzioni per le emissioni auto Bruxelles pronta a correggere il tiro</i> <small>Boceri a pagina 8</small></p>
--	---	--



**ROAD TO FACTORING & CCII**

**Crisi di Impresa**  
**Ruolo del Factoring**  
**Scenari Macro Economici**

Un'importante occasione per anticipare e introdurre i temi del convegno che si svolgerà il 14 marzo 2025 alle ore 09.00 presso Borsa Italiana.

Mercoledì 5 febbraio ore 10.00

Segui l'evento ed iscriviti su

[www.eventigeneralfinance.it](http://www.eventigeneralfinance.it)

Con il patrocinio di



in collaborazione con



ADVEST	<p><b>Ivass prepara le linee guida per gestire il crac delle polizze Fwu</b> Messia a pagina 14</p> <p><b>Scontro sul quorum: in Olidata caos sulla riduzione del capitale</b> Mapelli a pagina 9</p>	 <p>il quotidiano dei mercati finanziari</p>	<p><b>A Parigi il debutto di Michele nella haute couture di Valentino</b> In scena anche l'uomo Saint Laurent fra trench in pelle e suit morbidi</p> <p><b>Bottoni in MF Fashion</b> Anno XXXVI n. 021 Giovedì 30 Gennaio 2025 €2,00 <i>Classeditori</i></p> 	ADVEST
TAX LEGAL CORPORATE				TAX LEGAL CORPORATE

Con MF Magazine for Fashion: 121 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living: 65 € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con Crisalida: € 11,00 (€ 2,00 + € 9,00)  
**FTSE MIB +0,62% 36.372**    **DOW JONES -0,13% 44.794\*\***    **NASDAQ -0,80% 19.575\*\***    **DAX +0,97% 21.638**    **SPREAD 108 (-1)**    **€/S 1,0396**  
\*\* Dati aggiornati alle ore 20,00

**L'ISTITUTO CHE VUOLE PIAZZETTA CUCCIA CERCA L'APPOGGIO DEI FONDI**

# Mps sonda Blackrock & C.

*Generali, salta la lista del cda. Caltagirone studia di correre per la maggioranza In Delfin anche lo scontro degli eredi Del Vecchio tra i temi dell'autorizzazione Bce*

**PATUELLI: BASTA NUOVE REGOLE UE SULLE BANCHE, SERVE UNA SEMPLIFICAZIONE**

*Deugeni, Gualtieri e Ninfolo alle pagine 2, 3 e 4*



**MENO PARTECIPAZIONI**  
*Kuwait, Ucraina, India e Libia: così Leonardo accorcia la catena societaria*  
Zorpo a pagina 13

**IBTP PESANO PER 8 MLD**  
*A Norges Bank piace l'Italia, investimenti per 22 miliardi*  
Capponi a pagina 7

**LE MULTE GREEN**  
*Sulle sanzioni per le emissioni auto Bruxelles pronta a correggere il tiro*  
Boceri a pagina 8





## Crisi di Impresa

### Ruolo del Factoring

### Scenari Macro Economici

Un'importante occasione per anticipare e introdurre i temi del convegno che si svolgerà il 14 marzo 2025 alle ore 09.00 presso Borsa Italiana.

Mercoledì 5 febbraio ore 10.00

Segui l'evento ed iscriviti su

[www.eventigeneralfinance.it](http://www.eventigeneralfinance.it)

Con il patrocinio di



in collaborazione con



## Informazioni Marittime

### Primo Piano

## Intelligenza artificiale e transizione energetica: a Rapallo lo "Shipping, Transport & Logistic Forum"

La terza edizione dell'evento è organizzata da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa. Dall'automazione alla digitalizzazione, dalla transizione energetica alla sostenibilità, ogni cambiamento tecnologico pone nuove sfide e opportunità per il settore. La terza edizione dello "Shipping, Transport & Logistic Forum", organizzato da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa, sarà dedicata a questi temi fondamentali, con il titolo "Muoversi nel futuro: l'intelligenza artificiale nei trasporti marittimi e terrestri e nella transizione energetica del settore". L'evento si terrà il 31 gennaio e il 1° febbraio presso l'Hotel Excelsior Palace di Rapallo, sede consolidata per approfondire le dinamiche che stanno cambiando il panorama dei trasporti e della logistica. In apertura del convegno, l'intervento del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Ad avviare l'incontro: Massimiliano Monti, editore di Telenord, Giorgia Boi, presidente del Propeller Club Port of Genoa, Nicola Carlone, comandante generale delle Capitanerie di Porto, Alessio Piana, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria e Francesco Maresca assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova. Ad aprire la seconda giornata il saluto di Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ospite speciale durante la tavola rotonda a conclusione del convegno, il cardinale Angelo Bagnasco, arcivescovo emerito di Genova, Past President CEI. I temi trattati durante il Forum spazieranno dalle innovazioni tecnologiche alla decarbonizzazione, con particolare attenzione alla sicurezza e alla sostenibilità. Interverranno tra gli altri Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori, Roberto Ferrari, amministratore delegato di PSA Italy, Federica Montaresi, di **Assoport**, Alessandro Pitto, presidente di Fedespediti e Davide Falteri, presidente Federlogistica. Il Forum si articolerà in due giornate di lavori, suddivise in panel tematici, durante le quali oltre 50 delegati, tra enti, associazioni e aziende leader del settore, condivideranno soluzioni innovative per rispondere alle sfide globali di competitività e sostenibilità. Un ampio spazio sarà dedicato alla discussione su come l'I.A. e le tecnologie avanzate possano contribuire al futuro dei trasporti e della logistica integrata. In conclusione, una tavola rotonda vedrà i protagonisti sintetizzare quanto discusso durante i panel, offrendo una panoramica sulle soluzioni pratiche per affrontare le sfide future. Condividi Tag convegni mediterraneo Articoli correlati.



01/29/2025 10:12

La terza edizione dell'evento è organizzata da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa. Dall'automazione alla digitalizzazione, dalla transizione energetica alla sostenibilità, ogni cambiamento tecnologico pone nuove sfide e opportunità per il settore. La terza edizione dello "Shipping, Transport & Logistic Forum", organizzato da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa, sarà dedicata a questi temi fondamentali, con il titolo "Muoversi nel futuro: l'intelligenza artificiale nei trasporti marittimi e terrestri e nella transizione energetica del settore". L'evento si terrà il 31 gennaio e il 1° febbraio presso l'Hotel Excelsior Palace di Rapallo, sede consolidata per approfondire le dinamiche che stanno cambiando il panorama dei trasporti e della logistica. In apertura del convegno, l'intervento del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. Ad avviare l'incontro: Massimiliano Monti, editore di Telenord, Giorgia Boi, presidente del Propeller Club Port of Genoa, Nicola Carlone, comandante generale delle Capitanerie di Porto, Alessio Piana, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria e Francesco Maresca assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova. Ad aprire la seconda giornata il saluto di Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ospite speciale durante la tavola rotonda a conclusione del convegno, il cardinale Angelo Bagnasco, arcivescovo emerito di Genova, Past President CEI. I temi trattati durante il Forum spazieranno dalle innovazioni tecnologiche alla decarbonizzazione, con particolare attenzione alla sicurezza e alla sostenibilità. Interverranno tra gli altri Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori, Roberto Ferrari, amministratore delegato di PSA Italy, Federica Montaresi, di Assoport, Alessandro Pitto, presidente di Fedespediti e Davide Falteri, presidente Federlogistica. Il Forum si articolerà in due giornate di lavori, suddivise in panel tematici, durante le quali oltre 50 delegati, tra enti, associazioni e

## MenteLocale

### Primo Piano

## Terza edizione dello: Shipping, Transport & Logistic Forum, a Rapallo

Hotel Excelsior Palace di Rapallo Venerdì 31 gennaio e sabato 1 febbraio , l' Hotel Excelsior Palace di Rapallo ospita la Terza edizione dello Shipping, Transport & Logistic Forum organizzato da Telenord in collaborazione con il Propeller Club Port of Genoa , sarà dedicata a questi temi fondamentali, con il titolo Muoversi nel futuro: l'intelligenza artificiale nei trasporti marittimi e terrestri e nella transizione energetica del settore. I mondo dei trasporti marittimi e terrestri sta attraversando una fase di trasformazione epocale. L'intelligenza artificiale (I.A.) è ormai un argomento trattato quotidianamente, ma la sua pervasività e la capacità di coinvolgere ogni aspetto della nostra economia sono innegabili. Dall'automazione alla digitalizzazione, dalla transizione energetica alla sostenibilità , ogni cambiamento tecnologico pone nuove sfide e opportunità per il settore. In apertura del convegno, ci sarà l'intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. Matteo Salvini . Ad avviare l'incontro: Massimiliano Monti , editore di Telenord, Giorgia Boi, presidente del Propeller Club Port of Genoa, Nicola Carlone , Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, Alessio Piana , Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Liguria e Francesco Maresca Assessore al Patrimonio, Porto, Mare e Pesca del Comune di Genova. Ad aprire la seconda giornata il saluto di Edoardo Rixi Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ospite speciale durante la tavola rotonda a conclusione del convegno, il Cardinale Angelo Bagnasco , Arcivescovo emerito di Genova, Past President CEI. I temi trattati durante il Forum spazieranno dalle innovazioni tecnologiche alla decarbonizzazione , con particolare attenzione alla sicurezza e alla sostenibilità . Interverranno tra gli altri Alberto Rossi , Segretario Generale di Assarmatori, Roberto Ferrari, Amministratore Delegato di PSA Italy, Federica Montaresi, di **Assoport**, Alessandro Pitto, Presidente di Fedespediti e Davide Falteri, Presidente Federlogistica. Il Forum si articolerà in due giornate di lavori, suddivise in panel tematici , durante le quali oltre 50 delegati , tra enti associazioni e aziende leader del settore , condivideranno soluzioni innovative per rispondere alle sfide globali di competitività e sostenibilità . Un ampio spazio sarà dedicato alla discussione su come l' I.A. e le tecnologie avanzate possano contribuire al futuro dei trasporti e della logistica integrata In conclusione, una tavola rotonda vedrà i protagonisti sintetizzare quanto discusso durante i panel, offrendo una panoramica sulle soluzioni pratiche per affrontare le sfide future. Massimiliano Monti, Editore di Telenord, afferma: « La III edizione dello Shipping, Transport & Logistic Forum vuole offrire al settore un'occasione per approfondire le sfide concrete della transizione tecnologica ed energetica. L'intelligenza artificiale non è più il futuro, ma una realtà che sta ridisegnando i confini di logistica e trasporti marittimi. Questi cambiamenti non solo influenzano il lavoro di questo



## MenteLocale

### Primo Piano

---

specifico comparto, ma stanno plasmando l'intera economia. È ora di guardare alle opportunità con realismo, ma anche di affrontare senza paura le difficoltà generate dall'innovazione. Questo Forum non sarà solo un momento di confronto, ma un'occasione per provare ad immaginare soluzioni pratiche e concrete per il futuro della portualità e dei trasporti marittimi e terrestri». Per partecipare all'evento la prenotazione è obbligatoria.

## Provincia Varese: studio su trasporti eccezionali. Tra possibili sviluppi futuri apertura terminal Sacconago, collegato a porto Trieste

(FERPRESS) Varese, 29 GEN La Provincia di Varese ha realizzato uno studio mirato sui trasporti eccezionali, ovvero su quei veicoli che superano i limiti di dimensioni o peso stabiliti dal Codice della Strada. Si tratta di trasporti regolati da particolari autorizzazioni, che richiedono attenzioni per preservare le infrastrutture e la sicurezza stradale. Nel 2023, sono state rilasciate 1.041 autorizzazioni, pari al 5,1% del totale regionale, con una prevalenza di trasporti eccedenti per sagoma. Uno degli scopi principali dello studio è stato quello di individuare i percorsi utilizzati con maggiore frequenza dai trasporti eccezionali, mappando con precisione le strade attraversate, il numero di mezzi transitati e le destinazioni principali. Questa analisi consente alla Provincia di avere maggiore consapevolezza su quelle che sono le esigenze del traffico eccezionale (e pesante in generale), adottando accorgimenti specifici per migliorare la viabilità e prevenire eventuali criticità. La conoscenza delle principali aziende che sono origine o destinazione, ma anche la tipologia di materiale trasportato è di fondamentale importanza per intervenire, con progetti mirati, sui manufatti e in generale sull'infrastruttura.

L'analisi dei viaggi autorizzati ha permesso di individuare cinque corridoi principali che collegano le aree produttive alla rete stradale principale, intendendo con questa definizione la rete autostradale e quella costituita dalle principali strade statali (SS 33 del Sempione SS 336 della Malpensa SS 527 Bustese). Ciascun corridoio è stato descritto nelle sue caratteristiche (orografia, dati di traffico, presenza di ponti ecc) Corridoio 1 Tangenziale Nord Milano-Varese (SP 233): attraversa una zona densamente urbanizzata e industrializzata. Nel 2023 ha registrato 271 viaggi eccezionali, prevalentemente per massa e sagoma. Corridoio 2 Valico Gaggiolo-A8 Gazzada Schianno: collega il principale valico commerciale della Provincia con l'autostrada A8, un'arteria cruciale per l'export internazionale. Corridoio 3 Buguggiate-Sesto Calende (SP 17): serve diverse aree produttive e registra transiti significativi, in particolare verso l'area del Sempione. Corridoio 4 Cislago-Castellanza (SP 233bis e SP 19): predominano i trasporti eccedenti per sagoma, principalmente legati alla nautica. La sua configurazione extraurbana evita l'attraversamento di zone residenziali. Corridoio 5 Sesto Calende-Brescia (SP 69): fondamentale per i trasporti legati ai cantieri nautici sul Lago Maggiore. I 677 viaggi registrati nel 2023 si concentrano su carichi voluminosi ma non eccedenti in massa. In parallelo ai corridoi principali, lo studio ha permesso di individuare le aziende strategiche che generano flussi eccezionali anche al di fuori di questi assi, confermando la necessità di una gestione integrata della rete viaria. I 4 eccezionali veramente Tra i trasporti più imponenti transitati nel 2023, il record di lunghezza spetta ad un mezzo di 43 metri, mentre la larghezza massima autorizzata è stata di 6,55 metri; di 5 metri è stato il veicolo più alto, mentre,



01/29/2025 09:44

(FERPRESS) - Varese, 29 GEN - La Provincia di Varese ha realizzato uno studio mirato sui trasporti eccezionali, ovvero su quei veicoli che superano i limiti di dimensioni o peso stabiliti dal Codice della Strada. Si tratta di trasporti regolati da particolari autorizzazioni, che richiedono attenzioni per preservare le infrastrutture e la sicurezza stradale. Nel 2023, sono state rilasciate 1.041 autorizzazioni, pari al 5,1% del totale regionale, con una prevalenza di trasporti eccedenti per sagoma. Uno degli scopi principali dello studio è stato quello di individuare i percorsi utilizzati con maggiore frequenza dai trasporti eccezionali, mappando con precisione le strade attraversate, il numero di mezzi transitati e le destinazioni principali. Questa analisi consente alla Provincia di avere maggiore consapevolezza su quelle che sono le esigenze del traffico eccezionale (e pesante in generale), adottando accorgimenti specifici per migliorare la viabilità e prevenire eventuali criticità. La conoscenza delle principali aziende che sono origine o destinazione, ma anche la tipologia di materiale trasportato è di fondamentale importanza per intervenire, con progetti mirati, sui manufatti e in generale sull'infrastruttura. L'analisi dei viaggi autorizzati ha permesso di individuare cinque corridoi principali che collegano le aree produttive alla rete stradale principale, intendendo con questa definizione la rete autostradale e quella costituita dalle principali strade statali (SS 33 "del Sempione" - SS 336 "della Malpensa" - SS 527 "Bustese"). Ciascun corridoio è stato descritto nelle sue caratteristiche (orografia, dati di traffico, presenza di ponti ecc.) Corridoio 1 - Tangenziale Nord Milano-Varese (SP 233): attraversa una zona densamente urbanizzata e industrializzata. Nel 2023 ha registrato 271 viaggi eccezionali, prevalentemente per massa e sagoma. Corridoio 2 - Valico Gaggiolo-A8 Gazzada Schianno: collega il principale valico commerciale

## FerPress

### Trieste

---

per quanto riguarda la massa, il convoglio più pesante raggiungeva il peso di 210 tonnellate. Sviluppi futuri Tra i possibili sviluppi futuri, l'apertura del terminal intermodale di Sacconago, collegato al porto di Trieste, rappresenta un'opportunità per aumentare i flussi logistici e ridurre l'impatto su altre strade. Questo sviluppo potrà consolidare il ruolo del territorio, una grande novità considerato che la logistica del varesotto è storicamente rivolta verso il mar Ligure e nei prossimi anni si potrebbero osservare importanti sviluppi sia in termini di numeri assoluti di transiti che in termini di ripercussioni su altri corridoi. Raccomandazioni per la gestione delle infrastrutture Il documento offre anche delle raccomandazioni per la gestione delle infrastrutture, come monitorare ponti (attività già in corso dal 2019) e tratti critici, pianificare ispezioni regolari, progettare opere adeguate alle dimensioni dei trasporti e curare la manutenzione delle infrastrutture strategiche. Suggerimenti utili ad Amministrazioni ed imprese per garantire che i percorsi siano adeguati a mezzi eccezionali in termini di dimensioni e sicurezza. La Provincia di Varese dimostra ancora una volta il suo impegno verso la sicurezza stradale e la sostenibilità dei trasporti secondo il Consigliere delegato alle Infrastrutture Fabio Passera Questo studio getta le basi per una gestione ottimale della rete viaria, fondamentale per lo sviluppo economico e per la sicurezza della cittadinanza, in ordine ai carichi ai quali sono sottoposti i diversi manufatti stradali.

## Trasporti eccezionali sotto la lente. Ecco la mappa dei corridoi strategici

Varese, la Provincia ha realizzato uno studio sui grandi mezzi e il loro impatto su traffico e sicurezza. L'analisi dei viaggi ha permesso di individuare cinque percorsi principali e di valutare gli sviluppi futuri. Cinque corridoi di traffico e possibili sviluppi futuri in un'ottica di intermodalità. La Provincia di Varese ha realizzato uno studio mirato sui trasporti eccezionali, ovvero quei veicoli che superano i limiti di dimensioni o peso stabiliti dal codice della strada. Si tratta di trasporti regolati da particolari autorizzazioni: nel 2023 ne sono state rilasciate 1.041, pari al 5,1% del totale regionale. L'analisi effettuata consente alla Provincia di avere maggiore consapevolezza su quelle che sono le esigenze del traffico eccezionale (e pesante in generale), adottando accorgimenti specifici per migliorare la viabilità e prevenire eventuali criticità. Sono stati individuati cinque corridoi principali che collegano le aree produttive alla rete stradale principale. Si parte dal corridoio 1 Tangenziale Nord Milano-Varese (sp233): attraversa una zona densamente urbanizzata e industrializzata. Corridoio 2 è l'asse Gaggiolo-A8 Gazzada Schianno, ovvero il collegamento tra il principale valico commerciale e l'autostrada. Corridoio 3 Buguggiate-Sesto Calende (sp17), che serve diverse aree produttive e registra transiti significativi, in particolare verso l'area del Sempione. Corridoio 4 Cislago-Castellanza (sp233bis e sp19): predominano i trasporti eccedenti per sagoma, principalmente legati alla nautica. La sua configurazione extraurbana evita l'attraversamento di zone residenziali. Infine il corridoio 5 Sesto Calende-Brescia (sp69): fondamentale per i trasporti legati ai cantieri navali sul Lago Maggiore. Tra i trasporti più imponenti transitati nel 2023 il record di lunghezza spetta ad un mezzo di 43 metri, mentre la larghezza massima autorizzata è stata di 6,55 metri. Di 5 metri è stato il veicolo più alto, mentre, per quanto riguarda la massa, il convoglio più pesante raggiungeva il peso di 210 tonnellate. Tra i possibili sviluppi futuri l'apertura del terminal intermodale di Sacconago, collegato al **porto di Trieste**, rappresenta un'opportunità per aumentare i flussi logistici e ridurre l'impatto su altre strade. "La Provincia di Varese dimostra ancora una volta il suo impegno verso la sicurezza stradale e la sostenibilità dei trasporti - commenta il consigliere delegato alle infrastrutture Fabio Passera - questo studio getta le basi per una gestione ottimale della rete viaria, fondamentale per lo sviluppo economico e per la sicurezza della cittadinanza, in ordine ai carichi ai quali sono sottoposti i diversi manufatti stradali". © Riproduzione riservata Tag dell'articolo.



Varese, la Provincia ha realizzato uno studio sui grandi mezzi e il loro impatto su traffico e sicurezza. L'analisi dei viaggi ha permesso di individuare cinque percorsi principali e di valutare gli sviluppi futuri. Cinque corridoi di traffico e possibili sviluppi futuri in un'ottica di intermodalità. La Provincia di Varese ha realizzato uno studio mirato sui trasporti eccezionali, ovvero quei veicoli che superano i limiti di dimensioni o peso stabiliti dal codice della strada. Si tratta di trasporti regolati da particolari autorizzazioni: nel 2023 ne sono state rilasciate 1.041, pari al 5,1% del totale regionale. L'analisi effettuata consente alla Provincia di avere maggiore consapevolezza su quelle che sono le esigenze del traffico eccezionale (e pesante in generale), adottando accorgimenti specifici per migliorare la viabilità e prevenire eventuali criticità. Sono stati individuati cinque corridoi principali che collegano le aree produttive alla rete stradale principale. Si parte dal corridoio 1 Tangenziale Nord Milano-Varese (sp233): attraversa una zona densamente urbanizzata e industrializzata. Corridoio 2 è l'asse Gaggiolo-A8 Gazzada Schianno, ovvero il collegamento tra il principale valico commerciale e l'autostrada. Corridoio 3 Buguggiate-Sesto Calende (sp17), che serve diverse aree produttive e registra transiti significativi, in particolare verso l'area del Sempione. Corridoio 4 Cislago-Castellanza (sp233bis e sp19): predominano i trasporti eccedenti per sagoma, principalmente legati alla nautica. La sua configurazione extraurbana evita l'attraversamento di zone residenziali. Infine il corridoio 5 Sesto Calende-Brescia (sp69): fondamentale per i trasporti legati ai cantieri navali sul Lago Maggiore. Tra i trasporti più imponenti transitati nel 2023 il record di lunghezza spetta ad un mezzo di 43 metri, mentre la larghezza massima autorizzata è stata di 6,55 metri. Di 5 metri è stato il veicolo più alto, mentre, per quanto riguarda la massa, il convoglio più pesante raggiungeva il peso di 210 tonnellate. Tra i possibili sviluppi futuri l'apertura del terminal intermodale di Sacconago, collegato al porto di Trieste, rappresenta un'opportunità per aumentare i flussi logistici e ridurre l'impatto su altre strade.

## Informatore Navale

Trieste

### AdSP del Mare Adriatico Settentrionale - Cyber Security e tecnologia Digital Twin, due giorni di formazione per la comunità portuale veneta

180 tra tecnici, operatori e imprenditori della comunità portuale veneta sono stati coinvolti nella "due-giorni" di formazione sui temi della cyber security e della tecnologia digital twin organizzata dall'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale con il patrocinio dell'Ordine degli Ingegneri di Venezia negli spazi della Venezia Heritage Tower a Porto Marghera. Le giornate formative sono state finanziate da due progetti di cooperazione a valere sul programma Interreg Italia Croazia, di cui la Regione del Veneto è Autorità di Gestione, denominati CRESPO - "Improving the Cyber RESilience and Security of Adriatic PORTs", di cui l'AdSPMAS è beneficiaria, e DIGITPORTS - DIGITAL Twins applications for safer and greener Adriatic PORTS operations", di cui l'AdSPMAS è coordinatrice. I fondi totali dei due progetti hanno un valore complessivo di oltre quattro milioni di euro e vedono anche la partecipazione dei maggiori porti adriatici italiani e croati, quali Trieste, Ravenna, Ancona, Rijeka, Spalato, Zara, Dubrovnik e Ploce. Molti gli interventi di rilievo, in rappresentanza degli opinion leader del settore quali l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (ACN), il CLUSIT - Associazione Italiana per la Sicurezza Informatica, ISACA associazione mondiale di certificazione informatica e dell'Università di Padova, che ha affrontato temi quali l'uso dell'intelligenza artificiale e del dark web. I partner tecnici che hanno supportato l'ADSP nel coordinamento sono stati, rispettivamente, IBM Italia Spa e IBM Cyber Academy per la tematica sicurezza, ed ESRI Italia e ESRI International, società leader globale nella georeferenziazione dei dati per l'applicazione delle tecnologie Digital Twin e Building Information Modeling anche ai cantieri e agli ambiti portuali e demaniali. L'occasione è stata utile per affrontare tematiche di assoluta attualità ormai all'ordine del giorno, nella cronaca e non solo. Gli attacchi hacker ad Istituzioni e realtà economiche nazionali e europee, il ricorso sempre più massiccio all'utilizzo di droni, lo sviluppo della digitalizzazione e il ricorso all'Intelligenza artificiale, ma anche la carenza di figure preparate in materie STEM e la necessità di garantire un equilibrio di genere nei settori strategici del Risk Management. Nei prossimi anni saranno necessarie sempre maggiori competenze trasversali abbinata per governare le potenzialità dell'innovazione di computer esponenzialmente più potenti, basati sul calcolo quantico, per sviluppare soluzioni in grado di cogliere l'opportunità rappresentata dal mondo digitale, gestendone i rischi. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Fulvio Lino Di Blasio ha dichiarato: "Queste giornate di formazione ci hanno permesso di approfondire tematiche di grande interesse per il futuro degli scali portuali e della logistica in genere, insieme a un panel di esperti internazionali di altissimo livello e attraverso analisi di scenario, contenuti teorici e pratici. A Venezia e a Chioggia l'Autorità, in collaborazione con tutti gli enti preposti e con la comunità portuale, sta perseguendo

Informatore Navale  
AdSP del Mare Adriatico Settentrionale - Cyber Security e tecnologia Digital Twin, due giorni di formazione per la comunità portuale veneta

01/29/2025 18:15

180 tra tecnici, operatori e imprenditori della comunità portuale veneta sono stati coinvolti nella "due-giorni" di formazione sui temi della cyber security e della tecnologia digital twin organizzata dall'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale con il patrocinio dell'Ordine degli Ingegneri di Venezia negli spazi della Venezia Heritage Tower a Porto Marghera. Le giornate formative sono state finanziate da due progetti di cooperazione a valere sul programma Interreg Italia Croazia, di cui la Regione del Veneto è Autorità di Gestione, denominati CRESPO - "Improving the Cyber RESilience and Security of Adriatic PORTs", di cui l'AdSPMAS è beneficiaria, e DIGITPORTS - DIGITAL Twins applications for safer and greener Adriatic PORTS operations", di cui l'AdSPMAS è coordinatrice. I fondi totali dei due progetti hanno un valore complessivo di oltre quattro milioni di euro e vedono anche la partecipazione dei maggiori porti adriatici italiani e croati, quali Trieste, Ravenna, Ancona, Rijeka, Spalato, Zara, Dubrovnik e Ploce. Molti gli interventi di rilievo, in rappresentanza degli opinion leader del settore quali l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (ACN), il CLUSIT - Associazione Italiana per la Sicurezza Informatica, ISACA associazione mondiale di certificazione informatica e dell'Università di Padova, che ha affrontato temi quali l'uso dell'intelligenza artificiale e del dark web. I partner tecnici che hanno supportato l'ADSP nel coordinamento sono stati, rispettivamente, IBM Italia Spa e IBM Cyber Academy per la tematica sicurezza, ed ESRI Italia e ESRI International, società leader globale nella georeferenziazione dei dati per l'applicazione delle tecnologie Digital Twin e Building Information Modeling anche ai cantieri e agli ambiti portuali e demaniali. L'occasione è stata utile per affrontare tematiche di assoluta attualità ormai all'ordine del giorno, nella cronaca e non solo. Gli attacchi hacker ad Istituzioni e realtà economiche nazionali e europee, il ricorso sempre più massiccio all'utilizzo di droni, lo sviluppo della digitalizzazione e il ricorso all'Intelligenza artificiale, ma anche la carenza di figure preparate in materie STEM e la necessità di garantire un equilibrio di genere nei settori strategici del Risk Management. Nei prossimi anni saranno necessarie sempre maggiori competenze trasversali abbinata per governare le potenzialità dell'innovazione di computer esponenzialmente più potenti, basati sul calcolo quantico, per sviluppare soluzioni in grado di cogliere l'opportunità rappresentata dal mondo digitale, gestendone i rischi. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Fulvio Lino Di Blasio ha dichiarato: "Queste giornate di formazione ci hanno permesso di approfondire tematiche di grande interesse per il futuro degli scali portuali e della logistica in genere, insieme a un panel di esperti internazionali di altissimo livello e attraverso analisi di scenario, contenuti teorici e pratici. A Venezia e a Chioggia l'Autorità, in collaborazione con tutti gli enti preposti e con la comunità portuale, sta perseguendo

## Informatore Navale

### Trieste

---

un obiettivo di piena digitalizzazione dei processi e delle procedure per garantire maggiore efficienza e velocità nell'attività quotidiana. Una trasformazione che richiede competenze di alto livello anche sul fronte della sicurezza digitale. Le nuove tecnologie, come ad esempio il digital twin, ci consentiranno di pianificare e sviluppare strategie sostenibili per le operazioni portuali e per la valorizzazione del patrimonio immobiliare, realizzando schemi di manutenzione predittiva e proiezioni dei flussi di merci e passeggeri in transito, con ricadute benefiche in termini di gestione oculata delle risorse e riduzione dell'impatto ambientale degli interventi".

## Shipping Italy

Trieste

### Apt Gorizia vara la gara anche per la linea estiva Lignano - Grado 2025 e 2026

Dopo avere dato il la alla gara per la ricerca di un operatore disposto a effettuare nelle stagioni estive 2025 e 2026 la linea **Trieste** - Grado , l'azienda dei trasporti pubblici di Gorizia ha fatto lo stesso per il collegamento Lignano - Grado. Nel concreto quella varata da Apt Gorizia è una procedura pubblica finalizzata a reperire a noleggio una motonave che effettui il servizio nelle due estati in questione (più eventuale proroga per i tre anni successivi) a fronte di un budget di complessivi 3,93 milioni di euro. Il programma di esercizio, dettagliato per quel che riguarda il 2025, prevede che il collegamento venga effettuato 131 giorni (dal 1 maggio al 28 settembre), con una frequenza di due coppie di corse giornaliere sulla tratta Lignano - Grado - Lignano. Relativamente alla nave da impiegarsi, il capitolato d'appalto chiarisce che questa dovrà avere età non superiore al 15 anni, propulsione assicurata da due motori in grado di consentire una velocità di crociera dai 12 ai 15 nodi, capacità di trasporto di 150 posti a sedere, spazio esterno con almeno altri 30 posti, e possibilità di carico di almeno 30 biciclette. Il quadro economico nel dettaglio prevede un budget di 1.060.580 euro per i primi due anni di servizio, cui si aggiungono 1.590.870 euro per l'opzione, nonché costi della manodopera, oneri per la sicurezza e il quinto d'obbligo, fino ad arrivare alla somma di 3,93 milioni di euro. Il termine per la presentazione delle offerte è fissato al prossimo 27 febbraio. F.M.



## Il Nautilus

Venezia

### PORTO DI CHIOGGIA: L'AUTORITA' AUTORIZZA IL CANTIERE CIMOLAI PER LA COSTRUZIONE E L'IMBARCO DI 2 GRU DA 100 METRI DI ALTEZZA

**Venezia** - Il porto di Chioggia ospiterà fino a maggio 2026 un cantiere di oltre 45 mila metri quadrati operato dall'azienda Cimolai Technology che allestirà in questi spazi due gru portuali a cavalletto (classe "800 ton GOLIATH crane") di oltre 100 metri di altezza. Una volta completati, i manufatti saranno imbarcati da Chioggia, con l'ausilio di carrelli SPMT (Self-propelled modular transporter), e inviati agli stabilimenti Fincantieri di Monfalcone. L'operazione, autorizzata dall'Autorità di Sistema Portuale veneta con una decretazione pubblicata in queste ore, conferma il ruolo di primo piano degli scali lagunari nel segmento dei carichi industriali speciali (project cargo), comparto favorito anche dagli ampi spazi retroportuali disponibili e dalla professionalità e specializzazione della comunità portuale veneziana e clodiense. L'area autorizzata per l'attività di montaggio sorge nella sezione portuale di Val Da Rio ed è ricompresa nei piazzali portuali esterni alla cinta doganale, tra la stazione di travaso di Veritas (nord) e il fabbricato demaniale n. 950 (sud). Si tratta di spazi che, conformemente al Piano Regolatore Portuale, sono destinati a ospitare attività economiche connesse al porto e che già nel 2023 erano stati utilizzati

da Fincantieri Infrastructure per costruire manufatti metallici imbarcati successivamente verso il Texas proprio dalle banchine di Val Da Rio. Sul fronte della difesa del centro urbano e del rilancio dell'attività diportistica, l'Autorità ha autorizzato la realizzazione di una nuova barriera frangiflutti da parte dello Sporting Club Marina presso la Darsena Le Saline. La barriera sostituirà quella esistente, realizzata alla fine del XIXo secolo a delimitazione del tratto terminale del Canale Lombardo. La nuova barriera avrà uno sviluppo complessivo di circa 480 metri, suddiviso in sette tratte per garantire la discontinuità - come richiesto dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di **Venezia** e Laguna - e sarà realizzata in palancole in calcestruzzo, struttura ottimale per garantire la durabilità nel tempo, con sovrastante cordolo in calcestruzzo, cui saranno resi solidali i rivestimenti in plastica riciclata, materiale durevole ed eco-sostenibile. Pur conservando le dimensioni della barriera precedente, la nuova opera potrà contare dunque su un impatto visivo migliore, grazie anche all'attenzione riservata alle strutture di rivestimento, e su una maggiore resistenza agli elementi atmosferici. Il Presidente AdSP MAS Fulvio Lino Di Blasio dichiara: "Il Porto di Chioggia riparte attraendo investimenti in due settori chiave per il suo sviluppo, da una parte i project cargo e la sinergia con il settore industriale, dall'altra il rilancio del comparto turistico e, nello specifico, della vela da diporto. Segnali importanti per uno scalo che ha sofferto negli ultimi anni ma che possiede delle specialità di grande rilievo sia sul fronte del traffico merci, sia su quello delle attività legate al turismo, allo sport e alla crocieristica. Significativo, inoltre, che l'autorizzazione al cantiere



Venezia - Il porto di Chioggia ospiterà fino a maggio 2026 un cantiere di oltre 45 mila metri quadrati operato dall'azienda Cimolai Technology che allestirà in questi spazi due gru portuali a cavalletto (classe "800 ton GOLIATH crane") di oltre 100 metri di altezza. Una volta completati, i manufatti saranno imbarcati da Chioggia, con l'ausilio di carrelli SPMT (Self-propelled modular transporter), e inviati agli stabilimenti Fincantieri di Monfalcone. L'operazione, autorizzata dall'Autorità di Sistema Portuale veneta con una decretazione pubblicata in queste ore, conferma il ruolo di primo piano degli scali lagunari nel segmento dei carichi industriali speciali (project cargo), comparto favorito anche dagli ampi spazi retroportuali disponibili e dalla professionalità e specializzazione della comunità portuale veneziana e clodiense. L'area autorizzata per l'attività di montaggio sorge nella sezione portuale di Val Da Rio ed è ricompresa nei piazzali portuali esterni alla cinta doganale, tra la stazione di travaso di Veritas (nord) e il fabbricato demaniale n. 950 (sud). Si tratta di spazi che, conformemente al Piano Regolatore Portuale, sono destinati a ospitare attività economiche connesse al porto e che già nel 2023 erano stati utilizzati da Fincantieri Infrastructure per costruire manufatti metallici imbarcati successivamente verso il Texas proprio dalle banchine di Val Da Rio. Sul fronte della difesa del centro urbano e del rilancio dell'attività diportistica, l'Autorità ha autorizzato la realizzazione di una nuova barriera frangiflutti da parte dello Sporting Club Marina presso la Darsena Le Saline. La barriera sostituirà quella esistente, realizzata alla fine del XIXo secolo a delimitazione del tratto terminale del Canale Lombardo. La nuova barriera avrà uno sviluppo complessivo di circa 480 metri, suddiviso in sette tratte per garantire la discontinuità - come richiesto dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia - e sarà realizzata in palancole in calcestruzzo, struttura ottimale per garantire la durabilità nel tempo, con sovrastante cordolo in calcestruzzo, cui saranno resi solidali i rivestimenti in plastica riciclata, materiale durevole ed eco-sostenibile. Pur conservando le dimensioni della barriera precedente, la nuova opera potrà contare dunque su un impatto visivo migliore, grazie anche all'attenzione riservata alle strutture di rivestimento, e su una maggiore resistenza agli elementi atmosferici. Il Presidente AdSP MAS Fulvio Lino Di Blasio dichiara: "Il Porto di Chioggia riparte attraendo investimenti in due settori chiave per il suo sviluppo, da una parte i project cargo e la sinergia con il settore industriale, dall'altra il rilancio del comparto turistico e, nello specifico, della vela da diporto. Segnali importanti per uno scalo che ha sofferto negli ultimi anni ma che possiede delle specialità di grande rilievo sia sul fronte del traffico merci, sia su quello delle attività legate al turismo, allo sport e alla crocieristica. Significativo, inoltre, che l'autorizzazione al cantiere

## Il Nautilus

Venezia

---

di Cimolai sia arrivato in tempi particolarmente brevi, avendo beneficiato dell'innovazione tecnologica offerta dal nuovo sportello digitale 'Autorizzazione unica ZLS' che fluidifica l'interazione tra gli enti, riducendo i tempi di gestione delle pratiche senza oneri aggiuntivi a carico delle imprese".

## Il Nautilus

Venezia

### Cyber Security e tecnologia Digital Twin, due giorni di formazione per la comunità portuale veneta

Venezia - 180 tra tecnici, operatori e imprenditori della comunità portuale veneta sono stati coinvolti nella "due-giorni" di formazione sui temi della cyber security e della tecnologia digital twin organizzata ieri e lunedì dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con il patrocinio dell'Ordine degli Ingegneri di Venezia negli spazi della Venezia Heritage Tower a Porto Marghera. Le giornate formative sono state finanziate da due progetti di cooperazione a valere sul programma Interreg Italia Croazia, di cui la Regione del Veneto è Autorità di Gestione, denominati CRESPOST - "Improving the Cyber RESilience and Security of Adriatic PORTs", di cui l'AdSPMAS è beneficiaria, e DIGITPORTS - DIGITal Twins applications for safer and greener Adriatic PORTs operations", di cui l'AdSPMAS è coordinatrice. I fondi totali dei due progetti hanno un valore complessivo di oltre quattro milioni di euro e vedono anche la partecipazione dei maggiori porti adriatici italiani e croati, quali **Trieste**, Ravenna, Ancona, Rijeka, Spalato, Zara, Dubrovnik e Ploce. Molti gli interventi di rilievo, in rappresentanza degli opinion leader del settore quali l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (ACN, il CLUSIT - Associazione Italiana per la Sicurezza informatica, ISACA associazione mondiale di certificazione informatica e dell'Università di Padova, che ha affrontato temi quali l'uso dell'intelligenza artificiale e del dark web. I partner tecnici che hanno supportato l'ADSP nel coordinamento sono stati, rispettivamente, IBM Italia Spa e IBM Cyber Academy per la tematica sicurezza, ed ESRI Italia e ESRI International, società leader globale nella georeferenziazione dei dati per l'applicazione delle tecnologie Digital Twin e Building Information Modeling anche ai cantieri e agli ambiti portuali e demaniali. L'occasione è stata utile per affrontare tematiche di assoluta attualità ormai all'ordine del giorno, nella cronaca e non solo. Gli attacchi hacker ad Istituzioni e realtà economiche nazionali e europee, il ricorso sempre più massiccio all'utilizzo di droni, lo sviluppo della digitalizzazione e il ricorso all'Intelligenza artificiale, ma anche la carenza di figure preparate in materie STEM e la necessità di garantire un equilibrio di genere nei settori strategici del Risk Management. Nei prossimi anni saranno necessarie sempre maggiori competenze trasversali abbinate per governare le potenzialità dell'innovazione di computer esponenzialmente più potenti, basati sul calcolo quantico, per sviluppare soluzioni in grado di cogliere l'opportunità rappresentata dal mondo digitale, gestendone i rischi. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Fulvio Lino Di Blasio ha dichiarato: "Queste giornate di formazione ci hanno permesso di approfondire tematiche di grande interesse per il futuro degli scali portuali e della logistica in genere, insieme a un panel di esperti internazionali di altissimo livello e attraverso analisi di scenario, contenuti teorici e pratici. A Venezia e a Chioggia l'Autorità, in collaborazione con tutti gli enti preposti



01/29/2025 18:09

Venezia - 180 tra tecnici, operatori e imprenditori della comunità portuale veneta sono stati coinvolti nella "due-giorni" di formazione sui temi della cyber security e della tecnologia digital twin organizzata ieri e lunedì dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con il patrocinio dell'Ordine degli Ingegneri di Venezia negli spazi della Venezia Heritage Tower a Porto Marghera. Le giornate formative sono state finanziate da due progetti di cooperazione a valere sul programma Interreg Italia Croazia, di cui la Regione del Veneto è Autorità di Gestione, denominati CRESPOST - "Improving the Cyber RESilience and Security of Adriatic PORTs", di cui l'AdSPMAS è beneficiaria, e DIGITPORTS - DIGITal Twins applications for safer and greener Adriatic PORTs operations", di cui l'AdSPMAS è coordinatrice. I fondi totali dei due progetti hanno un valore complessivo di oltre quattro milioni di euro e vedono anche la partecipazione dei maggiori porti adriatici italiani e croati, quali Trieste, Ravenna, Ancona, Rijeka, Spalato, Zara, Dubrovnik e Ploce. Molti gli interventi di rilievo, in rappresentanza degli opinion leader del settore quali l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (ACN, il CLUSIT - Associazione Italiana per la Sicurezza informatica, ISACA associazione mondiale di certificazione informatica e dell'Università di Padova, che ha affrontato temi quali l'uso dell'intelligenza artificiale e del dark web. I partner tecnici che hanno supportato l'ADSP nel coordinamento sono stati, rispettivamente, IBM Italia Spa e IBM Cyber Academy per la tematica sicurezza, ed ESRI Italia e ESRI International, società leader globale nella georeferenziazione dei dati per l'applicazione delle tecnologie Digital Twin e Building Information Modeling anche ai cantieri e agli ambiti portuali e demaniali. L'occasione è stata utile per affrontare tematiche di assoluta attualità ormai all'ordine del giorno, nella cronaca e non solo. Gli attacchi hacker ad Istituzioni e realtà economiche nazionali e europee. Il ricorso sempre più massiccio

## Il Nautilus

### Venezia

---

e con la comunità portuale, sta perseguendo un obiettivo di piena digitalizzazione dei processi e delle procedure per garantire maggiore efficienza e velocità nell'attività quotidiana. Una trasformazione che richiede competenze di alto livello anche sul fronte della sicurezza digitale. Le nuove tecnologie, come ad esempio il digital twin, ci consentiranno di pianificare e sviluppare strategie sostenibili per le operazioni portuali e per la valorizzazione del patrimonio immobiliare, realizzando schemi di manutenzione predittiva e proiezioni dei flussi di merci e passeggeri in transito, con ricadute benefiche in termini di gestione oculata delle risorse e riduzione dell'impatto ambientale degli interventi".

## Porto di Chioggia: al via il cantiere Cimolai per la costruzione di due gru da 100 metri

Andrea Puccini

VENEZIA Il porto di Chioggia si prepara ad accogliere un nuovo, imponente cantiere industriale. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha dato il via libera all'azienda Cimolai Technology per l'installazione di un'area di lavoro di oltre 45 mila metri quadrati, destinata alla costruzione di due gru portuali a cavalletto di classe 800 ton GOLIATH crane. Queste strutture, che raggiungeranno un'altezza di oltre 100 metri, saranno completate entro maggio 2026 e successivamente trasportate via mare agli stabilimenti Fincantieri di Monfalcone, grazie all'impiego di carrelli SPMT (Self-Propelled Modular Transporter). L'approvazione dell'operazione conferma il ruolo strategico del porto di Chioggia e, più in generale, degli scali lagunari nel settore del project cargo, segmento trainato dalla disponibilità di ampi spazi retroportuali e dall'elevata specializzazione della comunità portuale veneziana e clodiense. L'area destinata al montaggio si trova nella sezione portuale di Val Da Rio, nei piazzali esterni alla cinta doganale, tra la stazione di travaso di Veritas e il fabbricato demaniale n. 950. Si tratta di uno spazio già utilizzato nel 2023 da Fincantieri Infrastructure per la realizzazione di manufatti metallici destinati al Texas. Nuova barriera frangiflutti per la Darsena Le Saline Parallelamente all'autorizzazione del cantiere Cimolai, l'Autorità di Sistema Portuale ha approvato anche il progetto di una nuova barriera frangiflutti presso la Darsena Le Saline. La struttura, realizzata dallo Sporting Club Marina, andrà a sostituire quella esistente, costruita alla fine del XIX secolo per delimitare il tratto terminale del Canale Lombardo. La nuova barriera si estenderà per circa 480 metri e sarà suddivisa in sette sezioni, come richiesto dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, per garantire una maggiore armonia con il contesto storico e paesaggistico. Dal punto di vista costruttivo, la barriera sarà realizzata in palancole di calcestruzzo, con un cordolo superiore a cui verranno ancorati rivestimenti in plastica riciclata, una soluzione che migliorerà la durabilità e l'impatto estetico della struttura, senza alterarne le dimensioni originarie. La soddisfazione del Presidente Di Blasio Il Presidente dell'AdSp, Fulvio Lino Di Blasio, ha sottolineato l'importanza di questi due progetti per il rilancio del porto di Chioggia: Il Porto di Chioggia riparte attraendo investimenti in due settori chiave per il suo sviluppo: da un lato il project cargo e la sinergia con il settore industriale, dall'altro il rilancio del comparto turistico e della vela da diporto. Questi segnali sono fondamentali per uno scalo che ha affrontato difficoltà negli ultimi anni, ma che possiede un grande potenziale sia per il traffico merci che per il turismo e la crocieristica. Di Blasio ha inoltre evidenziato la rapidità con cui è stata concessa l'autorizzazione al cantiere Cimolai, grazie all'adozione dello sportello digitale Autorizzazione unica ZLS, che ha consentito di semplificare le procedure burocratiche



# Messaggero Marittimo

Venezia

---

e accelerare i tempi di approvazione senza oneri aggiuntivi per le imprese.

## Porto di Chioggia, l'autorità autorizza il cantiere Cimolai per la costruzione e l'imbarco di 2 gru da 100 metri di altezza

Gen 29, 2025 Venezia - Il porto di Chioggia ospiterà fino a maggio 2026 un cantiere di oltre 45 mila metri quadrati operato dall'azienda Cimolai Technology che allestirà in questi spazi due gru portuali a cavalletto (classe " 800 ton GOLIATH crane ") di oltre 100 metri di altezza. Una volta completati, i manufatti saranno imbarcati da Chioggia, con l'ausilio di carrelli SPMT ( Self-propelled modular transporter ), e inviati agli stabilimenti Fincantieri di Monfalcone. L'operazione, autorizzata dall'Autorità di Sistema Portuale veneta con una decretazione pubblicata in queste ore, conferma il ruolo di primo piano degli scali lagunari nel segmento dei carichi industriali speciali (project cargo), comparto favorito anche dagli ampi spazi retroportuali disponibili e dalla professionalità e specializzazione della comunità portuale veneziana e clodiense. L'area autorizzata per l'attività di montaggio sorge nella sezione portuale di Val Da Rio ed è ricompresa nei piazzali portuali esterni alla cinta doganale, tra la stazione di travaso di Veritas (nord) e il fabbricato demaniale n. 950 (sud). Si tratta di spazi che, conformemente al Piano Regolatore Portuale, sono destinati a ospitare attività economiche connesse al porto e

che già nel 2023 erano stati utilizzati da Fincantieri Infrastructure per costruire manufatti metallici imbarcati successivamente verso il Texas proprio dalle banchine di Val Da Rio. Sul fronte della difesa del centro urbano e del rilancio dell'attività diportistica, l'Autorità ha autorizzato la realizzazione di una nuova barriera frangiflutti da parte dello Sporting Club Marina presso la Darsena Le Saline. La barriera sostituirà quella esistente, realizzata alla fine del XIX secolo a delimitazione del tratto terminale del Canale Lombardo. La nuova barriera avrà uno sviluppo complessivo di circa 480 metri, suddiviso in sette tratte per garantire la discontinuità - come richiesto dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna - e sarà realizzata in palancoleto in calcestruzzo, struttura ottimale per garantire la durabilità nel tempo, con sovrastante cordolo in calcestruzzo, cui saranno resi solidali i rivestimenti in plastica riciclata, materiale durevole ed eco-sostenibile. Pur conservando le dimensioni della barriera precedente, la nuova opera potrà contare dunque su un impatto visivo migliore, grazie anche all'attenzione riservata alle strutture di rivestimento, e su una maggiore resistenza agli elementi atmosferici. Il Presidente AdSP MAS Fulvio Lino Di Blasio dichiara: "Il Porto di Chioggia riparte attraendo investimenti in due settori chiave per il suo sviluppo, da una parte i project cargo e la sinergia con il settore industriale, dall'altra il rilancio del comparto turistico e, nello specifico, della vela da diporto. Segnali importanti per uno scalo che ha sofferto negli ultimi anni ma che possiede delle specialità di grande rilievo sia sul fronte del traffico merci, sia su quello delle attività legate al turismo, allo sport e alla **crocieristica**. Significativo,



Gen 29, 2025 Venezia - Il porto di Chioggia ospiterà fino a maggio 2026 un cantiere di oltre 45 mila metri quadrati operato dall'azienda Cimolai Technology che allestirà in questi spazi due gru portuali a cavalletto (classe " 800 ton GOLIATH crane ") di oltre 100 metri di altezza. Una volta completati, i manufatti saranno imbarcati da Chioggia, con l'ausilio di carrelli SPMT ( Self-propelled modular transporter ), e inviati agli stabilimenti Fincantieri di Monfalcone. L'operazione, autorizzata dall'Autorità di Sistema Portuale veneta con una decretazione pubblicata in queste ore, conferma il ruolo di primo piano degli scali lagunari nel segmento dei carichi industriali speciali (project cargo), comparto favorito anche dagli ampi spazi retroportuali disponibili e dalla professionalità e specializzazione della comunità portuale veneziana e clodiense. L'area autorizzata per l'attività di montaggio sorge nella sezione portuale di Val Da Rio ed è ricompresa nei piazzali portuali esterni alla cinta doganale, tra la stazione di travaso di Veritas (nord) e il fabbricato demaniale n. 950 (sud). Si tratta di spazi che, conformemente al Piano Regolatore Portuale, sono destinati a ospitare attività economiche connesse al porto e che già nel 2023 erano stati utilizzati da Fincantieri Infrastructure per costruire manufatti metallici imbarcati successivamente verso il Texas proprio dalle banchine di Val Da Rio. Sul fronte della difesa del centro urbano e del rilancio dell'attività diportistica, l'Autorità ha autorizzato la realizzazione di una nuova barriera frangiflutti da parte dello Sporting Club Marina presso la Darsena Le Saline. La barriera sostituirà quella esistente, realizzata alla fine del XIX secolo a delimitazione del tratto terminale del Canale Lombardo. La nuova barriera avrà uno sviluppo complessivo di circa 480 metri, suddiviso in sette tratte per garantire la discontinuità - come richiesto dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna - e sarà realizzata in palancoleto in

## Sea Reporter

Venezia

---

inoltre, che l'autorizzazione al cantiere di Cimolai sia arrivato in tempi particolarmente brevi, avendo beneficiato dell'innovazione tecnologica offerta dal nuovo sportello digitale 'Autorizzazione unica ZLS' che fluidifica l'interazione tra gli enti, riducendo i tempi di gestione delle pratiche senza oneri aggiuntivi a carico delle imprese".

## Sea Reporter

Venezia

### Cyber Security e tecnologia Digital Twin, due giorni di formazione per la comunità portuale veneta

- 180 tra tecnici, operatori e imprenditori della comunità portuale veneta sono stati coinvolti nella "due-giorni" di formazione sui temi della cyber security e della tecnologia digital twin organizzata ieri e lunedì dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con il patrocinio dell'Ordine degli Ingegneri di Venezia negli spazi della Venezia Heritage Tower a Porto Marghera. Le giornate formative sono state finanziate da due progetti di cooperazione a valere sul programma Interreg Italia Croazia, di cui la Regione del Veneto è Autorità di Gestione, denominati CRESPOST - "Improving the Cyber RESilience and Security of Adriatic PORTs", di cui l'AdSPMAS è beneficiaria, e DIGITPORTS - DIGITal Twins applications for safer and greener Adriatic PORTs operations", di cui l'AdSPMAS è coordinatrice. I fondi totali dei due progetti hanno un valore complessivo di oltre quattro milioni di euro e vedono anche la partecipazione dei maggiori porti adriatici italiani e croati, quali Trieste, Ravenna, Ancona, Rijeka, Spalato, Zara, Dubrovnik e Ploce. Molti gli interventi di rilievo, in rappresentanza degli opinion leader del settore quali l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (ACN, il CLUSIT - Associazione Italiana per la Sicurezza informatica, ISACA associazione mondiale di certificazione informatica e dell'Università di Padova, che ha affrontato temi quali l'uso dell'intelligenza artificiale e del dark web. I partner tecnici che hanno supportato l'ADSP nel coordinamento sono stati, rispettivamente, IBM Italia Spa e IBM Cyber Academy per la tematica sicurezza, ed ESRI Italia e ESRI International, società leader globale nella georeferenziazione dei dati per l'applicazione delle tecnologie Digital Twin e Building Information Modeling anche ai cantieri e agli ambiti portuali e demaniali. L'occasione è stata utile per affrontare tematiche di assoluta attualità ormai all'ordine del giorno, nella cronaca e non solo. Gli attacchi hacker ad Istituzioni e realtà economiche nazionali e europee, il ricorso sempre più massiccio all'utilizzo di droni, lo sviluppo della digitalizzazione e il ricorso all'Intelligenza artificiale, ma anche la carenza di figure preparate in materie STEM e la necessità di garantire un equilibrio di genere nei settori strategici del Risk Management. Nei prossimi anni saranno necessarie sempre maggiori competenze trasversali abbinate per governare le potenzialità dell'innovazione di computer esponenzialmente più potenti, basati sul calcolo quantico, per sviluppare soluzioni in grado di cogliere l'opportunità rappresentata dal mondo digitale, gestendone i rischi. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Fulvio Lino Di Blasio ha dichiarato: "Queste giornate di formazione ci hanno permesso di approfondire tematiche di grande interesse per il futuro degli scali portuali e della logistica in genere, insieme a un panel di esperti internazionali di altissimo livello e attraverso analisi di scenario, contenuti teorici e pratici. A Venezia e a Chioggia l'Autorità, in collaborazione



01/29/2025 17:35

Redazione Seareporter

- 180 tra tecnici, operatori e imprenditori della comunità portuale veneta sono stati coinvolti nella "due-giorni" di formazione sui temi della cyber security e della tecnologia digital twin organizzata ieri e lunedì dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con il patrocinio dell'Ordine degli Ingegneri di Venezia negli spazi della Venezia Heritage Tower a Porto Marghera. Le giornate formative sono state finanziate da due progetti di cooperazione a valere sul programma Interreg Italia Croazia, di cui la Regione del Veneto è Autorità di Gestione, denominati CRESPOST - "Improving the Cyber Resilience and Security of Adriatic PORTs", di cui l'AdSPMAS è beneficiaria, e DIGITPORTS - DIGITal Twins applications for safer and greener Adriatic PORTs operations", di cui l'AdSPMAS è coordinatrice. I fondi totali dei due progetti hanno un valore complessivo di oltre quattro milioni di euro e vedono anche la partecipazione dei maggiori porti adriatici italiani e croati, quali Trieste, Ravenna, Ancona, Rijeka, Spalato, Zara, Dubrovnik e Ploce. Molti gli interventi di rilievo, in rappresentanza degli opinion leader del settore quali l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (ACN, il CLUSIT - Associazione Italiana per la Sicurezza informatica, ISACA associazione mondiale di certificazione informatica e dell'Università di Padova, che ha affrontato temi quali l'uso dell'intelligenza artificiale e del dark web. I partner tecnici che hanno supportato l'ADSP nel coordinamento sono stati, rispettivamente, IBM Italia Spa e IBM Cyber Academy per la tematica sicurezza, ed ESRI Italia e ESRI International, società leader globale nella georeferenziazione dei dati per l'applicazione delle tecnologie Digital Twin e Building Information Modeling anche ai cantieri e agli ambiti portuali e demaniali. L'occasione è stata utile per affrontare tematiche di assoluta attualità ormai all'ordine del giorno, nella cronaca e non solo. Gli attacchi hacker ad Istituzioni e realtà economiche nazionali e europee. Il ricorso sempre più massiccio

## Sea Reporter

### Venezia

---

con tutti gli enti preposti e con la comunità portuale, sta perseguendo un obiettivo di piena digitalizzazione dei processi e delle procedure per garantire maggiore efficienza e velocità nell'attività quotidiana. Una trasformazione che richiede competenze di alto livello anche sul fronte della sicurezza digitale. Le nuove tecnologie, come ad esempio il digital twin, ci consentiranno di pianificare e sviluppare strategie sostenibili per le operazioni portuali e per la valorizzazione del patrimonio immobiliare, realizzando schemi di manutenzione predittiva e proiezioni dei flussi di merci e passeggeri in transito, con ricadute benefiche in termini di gestione oculata delle risorse e riduzione dell'impatto ambientale degli interventi".

## Shipping Italy

Venezia

### Al servizio anche di Fincantieri il nuovo investimento di Cimolai a Chioggia

Porti Nel porto veneto l'azienda friulana allestirà due mega gru destinate allo stabilimento di Monfalcone di Redazione SHIPPING ITALY Come anticipato da SHIPPING ITALY, "il porto di Chioggia ospiterà fino a maggio 2026 un cantiere di oltre 45 mila metri quadrati operato dall'azienda Cimolai Technology che allestirà in questi spazi due gru portuali a cavalletto (classe 800 ton Goliath crane) di oltre 100 metri di altezza. Una volta completati, i manufatti saranno imbarcati da Chioggia, con l'ausilio di carrelli Spmt (Self-propelled modular transporter), e inviati agli stabilimenti Fincantieri di Monfalcone". Lo ha ufficializzato l'Autorità di Sistema Portuale veneta menzionando la relativa "decretazione pubblicata in queste ore, che conferma il ruolo di primo piano degli scali lagunari nel segmento dei carichi industriali speciali (project cargo), comparto favorito anche dagli ampi spazi retroportuali disponibili e dalla professionalità e specializzazione della comunità portuale veneziana e clodiense". L'area autorizzata per l'attività di montaggio sorge nella sezione portuale di Val Da Rio ed è ricompresa nei piazzali portuali esterni alla cinta doganale, tra la stazione di travaso di Veritas (nord) e il

fabbricato demaniale n. 950 (sud): "Si tratta di spazi che, conformemente al Piano Regolatore Portuale, sono destinati a ospitare attività economiche connesse al porto e che già nel 2023 erano stati utilizzati da Fincantieri Infrastructure per costruire manufatti metallici imbarcati successivamente verso il Texas proprio dalle banchine di Val Da Rio". Sul fronte della difesa del centro urbano e del rilancio dell'attività diportistica, l'Autorità inoltre ha autorizzato la realizzazione di una nuova barriera frangiflutti da parte dello Sporting Club Marina presso la Darsena Le Saline. Il presidente dell'Adsp del Mare Adriatico settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, ha dichiarato: "Il porto di Chioggia riparte attraendo investimenti in due settori chiave per il suo sviluppo, da una parte i project cargo e la sinergia con il settore industriale, dall'altra il rilancio del comparto turistico e, nello specifico, della vela da diporto. Segnali importanti per uno scalo che ha sofferto negli ultimi anni ma che possiede delle specialità di grande rilievo sia sul fronte del traffico merci, sia su quello delle attività legate al turismo, allo sport e alla crocieristica. Significativo, inoltre, che l'autorizzazione al cantiere di Cimolai sia arrivato in tempi particolarmente brevi, avendo beneficiato dell'innovazione tecnologica offerta dal nuovo sportello digitale 'Autorizzazione unica ZLS' che fluidifica l'interazione tra gli enti, riducendo i tempi di gestione delle pratiche senza oneri aggiuntivi a carico delle imprese".

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.



Porti Nel porto veneto l'azienda friulana allestirà due mega gru destinate allo stabilimento di Monfalcone di Redazione SHIPPING ITALY Come anticipato da SHIPPING ITALY, "il porto di Chioggia ospiterà fino a maggio 2026 un cantiere di oltre 45 mila metri quadrati operato dall'azienda Cimolai Technology che allestirà in questi spazi due gru portuali a cavalletto (classe 800 ton Goliath crane) di oltre 100 metri di altezza. Una volta completati, i manufatti saranno imbarcati da Chioggia, con l'ausilio di carrelli Spmt (Self-propelled modular transporter), e inviati agli stabilimenti Fincantieri di Monfalcone". Lo ha ufficializzato l'Autorità di Sistema Portuale veneta menzionando la relativa "decretazione pubblicata in queste ore, che conferma il ruolo di primo piano degli scali lagunari nel segmento dei carichi industriali speciali (project cargo), comparto favorito anche dagli ampi spazi retroportuali disponibili e dalla professionalità e specializzazione della comunità portuale veneziana e clodiense". L'area autorizzata per l'attività di montaggio sorge nella sezione portuale di Val Da Rio ed è ricompresa nei piazzali portuali esterni alla cinta doganale, tra la stazione di travaso di Veritas (nord) e il fabbricato demaniale n. 950 (sud): "Si tratta di spazi che, conformemente al Piano Regolatore Portuale, sono destinati a ospitare attività economiche connesse al porto e che già nel 2023 erano stati utilizzati da Fincantieri Infrastructure per costruire manufatti metallici imbarcati successivamente verso il Texas proprio dalle banchine di Val Da Rio". Sul fronte della difesa del centro urbano e del rilancio dell'attività diportistica, l'Autorità inoltre ha autorizzato la realizzazione di una nuova barriera frangiflutti da parte dello Sporting Club Marina presso la Darsena Le Saline. Il presidente dell'Adsp del Mare Adriatico settentrionale, Fulvio Lino Di Blasio, ha dichiarato: "Il porto di Chioggia riparte attraendo investimenti in due settori chiave per il suo sviluppo, da una parte i project cargo e la sinergia con il settore industriale, dall'altra il rilancio

## Venezia Today

Venezia

### Acqua alta, Mose sollevato ma per le rive non basta: "sotto" anche a 90 cm

Secondo giorno di sollevamento delle paratie, ma con la marea sopra gli 85 cm torna il tema delle aree più basse della città invase dall'acqua. Senza fondi per la legge speciale, più difficili gli interventi strutturali. Secondo giorno consecutivo di sollevamento del Mose, con la marea prevista a 110 cm intorno alle 10 del mattino. Paratie alzate a Lido Treporti, Lido San Nicolò e Bocca di Choggia (non a Malamocco, per non interrompere l'attività del porto, aprendo una nuova fase di sperimentazione), in città si attende un picco di 90 cm alle 10.20. Con piazza San Marco ormai quasi completamente all'asciutto, anche grazie al nuovo sistema di valvole sperimentato a partire dall'autunno 2024, tutte le aree centrali della città sono protette. Resta però il nodo, sempre più impellente, delle rive (alle Zattere, ma soprattutto alla Giudecca, dove la riva è il centro dell'isola) che ormai finiscono stabilmente sott'acqua con maree superiori a 80-85 cm, complice anche il moto ondoso, soprattutto nel bacino di San Marco. Gli interventi strutturali, per "rialzare" e ristrutturare determinate aree della città, sono imprescindibili, ma difficilmente realizzabili senza i fondi della Legge Speciale: il consiglio comunale, all'unanimità, insieme al consiglio regionale ha chiesto 150 milioni per 10 anni, ma per ora ne sono stati stanziati solo 5. Questa settimana la marea dovrebbe superare più volte gli 80 cm, secondo le previsioni: chi dovrà attraversare le rive, per vita o per lavoro, dovrà armarsi di pazienza, e stivali.



## Cade in acqua dalla barca, morto un uomo

È successo oggi a Mestre, nel canal Salso. La vittima era al lavoro per un'azienda di trasporto merci. Un uomo è morto annegato a Mestre nel pomeriggio di oggi, 29 gennaio, pare durante le operazioni di rifornimento carburante di una barca di trasporto merci. Si trovava nel Canal Salso adiacente allo Scafoclub, marina con ormeggio che ha sede in via Paganello, nei pressi della stazione di **Porto Marghera**. Dalle prime informazioni, sembra che si fosse fermato per fare gasolio al distributore nautico della darsena: per motivi ancora non appurati, avrebbe perso l'equilibrio e sarebbe caduto in acqua. L'incidente, in base a quanto emerso, sarebbe avvenuto nel contesto lavorativo: per questo, per eseguire gli accertamenti e fare chiarezza sull'accaduto, è intervenuto sul posto il personale dello Spisal, il servizio sanitario per la sicurezza degli ambienti di lavoro. Subito è arrivata la reazione del sindacato Cgil: «Ancora un incidente mortale sul lavoro nel nostro territorio che dimostra ancora una volta che non si mette in alcun modo al centro la tutela e la salute dei lavoratori - dichiara il segretario veneziano Daniele Giordano -. Vedremo quali saranno le cause, ma è chiaro che serve un cambio di paradigma o ancora una volta assisteremo alle inutili parole di cordoglio della politica e delle istituzioni». Notizia in aggiornamento.



## Agenparl

Genova, Voltri

### DECLASSAMENTO ADM LIGURIA. FRIJIA (FDI), A RISCHIO ATTIVITÀ PORTUALE LIGURE, PRONTA INTERROGAZIONE AL MEF

(AGENPARL) - mer 29 gennaio 2025 DECLASSAMENTO ADM LIGURIA. FRIJIA (FDI), A RISCHIO ATTIVITÀ PORTUALE LIGURE, PRONTA INTERROGAZIONE AL MEF

"Il recente declassamento della Direzione Territoriale Regionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e degli uffici di Savona e La Spezia rischia di avere conseguenze negative sull'efficienza dei controlli e sullo sviluppo economico del territorio ligure. La decisione presa dal Ministero, a mio avviso non tiene sufficientemente conto dell'importanza della portualità ligure per l'economia nazionale. Complessivamente i **porti** della Liguria muovono più della metà del traffico container italiano impegnando notevolmente i relativi uffici dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; considerata poi la mole di lavoro svolta dai **porti** di La Spezia o di Savona e Vado Ligure, ritengo si debba continuare a mantenere l'attuale classificazione degli uffici doganali e continuare a garantire strutture adeguatamente potenziate e dotate di personale qualificato. Raccogliendo l'ordine del giorno approvato dal Consiglio Regionale della Liguria formulerò una interrogazione al ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti affinché vengano riconsiderati i criteri che hanno determinato il declassamento e venga rivista la decisione di declassamento riservato alla Direzione Territoriale ligure e agli uffici di Savona e La Spezia, in virtù del ruolo svolto e degli strumenti e dei mezzi loro necessari per garantire il corretto funzionamento delle strutture doganali che insistono sul nostro territorio. Lo dichiara il deputato di Fratelli d'Italia Maria Grazia Frijia, componente della IX commissione Trasporti della Camera, in merito alla decisione presa dal MEF nell'ambito della riorganizzazione nazionale degli uffici doganali. Ufficio stampa Fratelli d'Italia Camera dei deputati Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



Agenparl

---

**DECLASSAMENTO ADM LIGURIA. FRIJIA (FDI), A RISCHIO ATTIVITÀ PORTUALE LIGURE, PRONTA INTERROGAZIONE AL MEF**

MEF

01/29/2025 16:04

(AGENPARL) - mer 29 gennaio 2025 DECLASSAMENTO ADM LIGURIA. FRIJIA (FDI), A RISCHIO ATTIVITÀ PORTUALE LIGURE, PRONTA INTERROGAZIONE AL MEF "Il recente declassamento della Direzione Territoriale Regionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e degli uffici di Savona e La Spezia rischia di avere conseguenze negative sull'efficienza dei controlli e sullo sviluppo economico del territorio ligure. La decisione presa dal Ministero, a mio avviso non tiene sufficientemente conto dell'importanza della portualità ligure per l'economia nazionale. Complessivamente i porti della Liguria muovono più della metà del traffico container italiano impegnando notevolmente i relativi uffici dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; considerata poi la mole di lavoro svolta dai porti di La Spezia o di Savona e Vado Ligure, ritengo si debba continuare a mantenere l'attuale classificazione degli uffici doganali e continuare a garantire strutture adeguatamente potenziate e dotate di personale qualificato. Raccogliendo l'ordine del giorno approvato dal Consiglio Regionale della Liguria formulerò una interrogazione al ministro dell'Economia e delle Finanze Giancarlo Giorgetti affinché vengano riconsiderati i criteri che hanno determinato il declassamento e venga rivista la decisione di declassamento riservato alla Direzione Territoriale ligure e agli uffici di Savona e La Spezia, in virtù del ruolo svolto e degli strumenti e dei mezzi loro necessari per garantire il corretto funzionamento delle strutture doganali che insistono sul nostro territorio. Lo dichiara il deputato di Fratelli d'Italia Maria Grazia Frijia, componente della IX commissione Trasporti della Camera, in merito alla decisione presa dal MEF nell'ambito della riorganizzazione nazionale degli uffici doganali. Ufficio stampa Fratelli d'Italia Camera dei deputati Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.

## Agenparl

Genova, Voltri

### Dogane, Pandolfo, Ghio, Pastorino (PD): "Declassamento Agenzia delle Dogane e dei Monopoli della Liguria: il governo intervenga per rivedere il provvedimento, per non penalizzare le attività portuali liguri"

(AGENPARL) - mer 29 gennaio 2025 Dogane, Pandolfo, Ghio, Pastorino (PD): "Declassamento Agenzia delle Dogane e dei Monopoli della Liguria: il governo intervenga per rivedere il provvedimento, per non penalizzare le attività portuali liguri" "Chiediamo la revoca del provvedimento del Ministero che ha portato al declassamento della Direzione regionale dell'Agenzia delle Dogane e de Monopoli della Liguria e dei suoi uffici territoriali. Non sono chiare le motivazioni della riorganizzazione dell'Agenzia. La direzione ligure è stata superata in termini di rilevanza da altre direzioni territoriali, tra cui Veneto e Friuli Venezia Giulia, Emilia Romagna e Marche, Lazio e Abruzzo, che però gestiscono volumi di traffico commerciale in TEU nettamente inferiori (meno di un terzo per Veneto e Friuli Venezia Giulia, quasi un decimo per Emilia Romagna e Marche, e solo circa un trentacinquesimo per Lazio e Abruzzo). Il declassamento, poi, coinvolge anche importanti uffici provinciali, tra cui quelli di La Spezia e Savona. Il Ministro intervenga per rivedere questa classificazione riconoscendo alla direzione regionale Adm della Liguria il ruolo di primaria importanza che ricopre. Il Governo metta in atto tutte le azioni necessarie affinché la decisione assunta venga rivista, tenendo conto del ruolo cruciale che la Liguria riveste nel panorama logistico e commerciale del Paese. La portualità rappresenta un pilastro fondamentale per lo sviluppo economico della Regione Liguria e dell'intero Paese. I porti liguri movimentano oltre il 50% del traffico container italiano (TEU - twenty-foot equivalent unit) e rappresentano i principali punti di entrata e uscita delle merci per l'Italia e contribuisce in maniera determinante alle entrate fiscali nazionali, generando circa 4,6 miliardi di euro in dazi e IVA. La Direzione regionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per la Liguria, è stata collocata nella IV fascia di importanza in una scala da I a VII, mentre dal 2001 era sempre stata classificata nella I fascia. Questo declassamento che impatti potrebbe avere sul funzionamento e sull'efficienza dei controlli doganali nei porti liguri? Il Governo chiarisca e dica quali iniziative intende adottare per garantire che la riorganizzazione dell'Adm non penalizzi la competitività del sistema portuale. Abbiamo presentato una interrogazione in merito alla Camera in cui chiediamo chiarimenti e di rivedere il provvedimento Roma, 29 gennaio 2025 Ufficio Stampa Gruppo Partito Democratico Camera dei Deputati per approfondimenti consultare il nostro sito: <http://www.deputatipd.it> Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito usa Akismet per ridurre lo spam. Scopri come i tuoi dati vengono elaborati.



## Euroflora 2025 torna "a casa": nel Waterfront nuovi spazi e allestimenti tra terra e acqua

Nel Padiglione Blu ritorno in grande stile delle composizioni floreali. Tra le novità la ricostruzione di un giardino dell'antico Egitto e uno sguardo al futuro dell'agricoltura con l'Ilt Euroflora 2025, in programma dal 24 aprile al 4 maggio, torna nella sua ambientazione storica nell'ex quartiere della Fiera di Genova, oggi Waterfront, con spazi quasi triplicati rispetto alle ultime due edizioni di Nervi e con una richiesta di spazi occupati che supera già il 98%. «Torna a casa, ma con un balzo nel futuro, nel senso che torna al quartiere che l'ha vista nascere nel '66, ma che è qualcosa di completamente diverso - dice Mauro Ferrando, presidente di Porto Antico spa che organizza la manifestazione in collaborazione con Comune di Genova, Regione Liguria, Camera di Commercio e con la partnership operativa di Aster Genova. «Ci aspettiamo tanti, tanti, tanti visitatori perché gli espositori quest'anno sono molti di più rispetto a quelli degli anni precedenti. Teniamo conto che passiamo da 35.000 metri quadri di esposizione a 85.000 metri quadri, che sono suddivisi in un'area molto ampia e variegata, aree diverse l'una dall'altra, quindi con la possibilità di avere anche esposizioni che non si potevano avere in un unico sito all'aperto» spiega Ferrando in occasione della presentazione ufficiale della XIII edizione della fiera, tenutasi oggi ai Magazzini del Cotone. Il percorso espositivo, lungo in totale quattro chilometri, prende il via dal nascente parco urbano in piazzale Kennedy che, assicura il facente funzioni sindaco Pietro Piciocchi, è in linea con le tempistiche. «Tutto procede bene - dice -, col parco di Piazzale Kennedy abbiamo avuto un po' di problemi legati al ritrovamento delle navi, ma siamo perfettamente organizzati con il team di Euroflora: noi il prossimo mese consegneremo le aree e inizieranno subito gli allestimenti». Dal parco urbano si entrerà poi nell'arena centrale del nuovo Palasport per proseguire negli spazi del piazzale Mare, attraversare una zona galleggiante in Marina e approdare infine ai due piani del padiglione Jean Nouvel. Il progetto è firmato dall'architetto Matteo Fraschini per Urges-Gruppo Valagussa che racconta: «Alla base del nostro progetto c'è l'idea di valorizzare sia le competenze, le passioni di tutti coloro che lavorano con i fiori. Per fare sentire questa cosa abbiamo immaginato un percorso espositivo che possa dare a tutti la possibilità di esprimere al meglio le proprie competenze e offrire momenti di condivisione. Per esempio lungo il percorso abbiamo pensato a delle arene, delle installazioni, dove è possibile condividere, discutere con chi produce, con chi lavora con i fiori». Lungo il percorso saranno presenti anche quattro installazioni ispirate all'arte orientale, gli "Origami Verdi", che arrivano a superare i 10 m di altezza e reinterpretano la figura della vela, del fiore di strelizia e della rete da pesca per rappresentare il legame del territorio ligure con il suo mare. Altre installazioni permetteranno al visitatore di godere di una visuale dall'alto e d'insieme



01/29/2025 13:27

Elena Bocerani

Nel Padiglione Blu ritorno in grande stile delle composizioni floreali. Tra le novità la ricostruzione di un giardino dell'antico Egitto e uno sguardo al futuro dell'agricoltura con l'Ilt Euroflora 2025, in programma dal 24 aprile al 4 maggio, torna nella sua ambientazione storica nell'ex quartiere della Fiera di Genova, oggi Waterfront, con spazi quasi triplicati rispetto alle ultime due edizioni di Nervi e con una richiesta di spazi occupati che supera già il 98%. «Torna a casa, ma con un balzo nel futuro, nel senso che torna al quartiere che l'ha vista nascere nel '66, ma che è qualcosa di completamente diverso - dice Mauro Ferrando, presidente di Porto Antico spa che organizza la manifestazione in collaborazione con Comune di Genova, Regione Liguria, Camera di Commercio e con la partnership operativa di Aster Genova. «Ci aspettiamo tanti, tanti, tanti visitatori perché gli espositori quest'anno sono molti di più rispetto a quelli degli anni precedenti. Teniamo conto che passiamo da 35.000 metri quadri di esposizione a 85.000 metri quadri, che sono suddivisi in un'area molto ampia e variegata, aree diverse l'una dall'altra, quindi con la possibilità di avere anche esposizioni che non si potevano avere in un unico sito all'aperto» spiega Ferrando in occasione della presentazione ufficiale della XIII edizione della fiera, tenutasi oggi ai Magazzini del Cotone. Il percorso espositivo, lungo in totale quattro chilometri, prende il via dal nascente parco urbano in piazzale Kennedy che, assicura il facente funzioni sindaco Pietro Piciocchi, è in linea con le tempistiche. «Tutto procede bene - dice -, col parco di Piazzale Kennedy abbiamo avuto un po' di problemi legati al ritrovamento delle navi, ma siamo perfettamente organizzati con il team di Euroflora: noi il prossimo mese consegneremo le aree e inizieranno subito gli allestimenti». Dal parco urbano si entrerà poi nell'arena centrale del nuovo Palasport per proseguire negli spazi del piazzale Mare, attraversare una zona galleggiante in Marina e approdare infine ai due piani del padiglione Jean Nouvel. Il

## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

della manifestazione . «Alcuni elementi all'interno di questo percorso - spiega Frascini - valorizzeranno l'esposizione e il racconto espositivo da un punto di vista elevato, in modo che io possa vedere dall'alto l'esposizione e i fiori: in particolare nell'area del Parco Kennedy con un "mirador fiorito" affacciato sul mare e nel Padiglione Blu, dove abbiamo immaginato un ponte a sezione variabile con una forma organica che lo attraversa per più di 100 metri». Ci sarà poi il ritorno in grande stile di fiori recisi, composizioni floreali e bonsai, che nelle edizioni open air di Nervi erano state in parte sacrificate e che quest'anno troveranno spazio proprio nel Padiglione Blu. Infine, come sempre, uno spazio sarà dedicato al mercato verde con la vendita di piante, di arredi e attrezzature da giardino. Il Palasport avrà un allestimento specifico nell'arena centrale: una cortina di tubi di cartone riciclato simili a canne d'organo guiderà il visitatore dall'ingresso fino alla cavea, disegnando a terra 6 petali che valorizzeranno l'installazione centrale in dialogo con il celebre toroide esistente. Come tradizione il Palasport ospiterà l'esposizione del Comune di Genova, allestita da Aster, che si ispira al tema delle quattro stagioni e che tra le scenografie includerà alcune riproduzioni di stampe giapponesi a tema floreale provenienti dal Museo di Arte Orientale Edoardo Chiossone. «È molto bello riflettere su questa coniugazione tra il passato, con tanti genovesi che hanno nel cuore Euroflora e ricordano molto bene le emozioni di quando si entrava nel Palasport e nei padiglioni fieristici , ma anche con uno sguardo forte rivolto al futuro , a questa grande trasformazione urbana che stiamo facendo e che noi auspichiamo possa poi via via contaminare tutta la città», dice Piciocchi. Euroflora prosegue nell'area della Marina dove, per la prima volta, parte del percorso espositivo sarà realizzato direttamente sull'acqua . Il piano terra del padiglione Jean Nouvel sarà caratterizzato dal già citato "Origami Rete" e dalla passerella rialzata. Al primo piano troveremo le composizioni floreali, i fiori recisi e le collezioni di bonsai. Tra le fonti di ispirazione per i floral designer alcune riproduzioni di tele a tema floreale della collezione dell'Albergo dei Poveri di Genova. Il Mercato Verde, epilogo di questo racconto fatto di colori, permetterà al visitatore di portare a casa il ricordo di una giornata speciale. Tra le novità di quest'anno, il Museo Egizio di Torino , con la ricostruzione di un giardino di piacere dell'antico Egitto risalente al cosiddetto Nuovo Regno (1539-1076 a.C.) e frutto di un progetto di archeobotanica , riguardante il paesaggio, i giardini e gli orti nell'antico avviato nel 2022 e curato da un team di illustri egittologi. La rinascita, tema centrale di Euroflora 2025, trova perfetta consonanza in uno dei concetti fondamentali che attraversa la cultura dell'antico Egitto: wehem mesut, cioè nuova nascita, nuovo inizio. Dal passato al futuro con l'Istituto Italiano di Tecnologia che mostrerà alcune delle tecnologie sviluppate nel campo dell'agricoltura 4.0, sostenibilità e tecnologie bioispirate a piante e semi. «Dopo 14 anni e due edizioni di grande successo ai Parchi di Nervi - dichiara il presidente della Regione Liguria Marco Bucci - Euroflora torna a casa. È un passo avanti verso il futuro. L'idea di farlo dentro un parco è sempre valida, soltanto che dai parchi di Nervi passiamo al parco della Foce, un nuovo parco che sarà inaugurato con Euroflora. La XIII edizione di Euroflora sarà il simbolo della

## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

capacità di guardare al futuro con coraggio e bellezza. Non è solo una straordinaria esposizione di piante e fiori, ma un'occasione unica per raccontare la nostra Liguria: una terra dove natura, cultura e innovazione si intrecciano armoniosamente». «Siamo orgogliosi della risposta positiva dei protagonisti del settore, delle nuove importanti partecipazioni e della presenza ancora più forte del ministero dell'Agricoltura, delle Associazioni di categoria e del potenziamento dell'attività di Ice Agenzia - dice Ferrando -. Cresce la superficie netta espositiva, quasi triplicata, da 35mila e 85mila metri quadrati, cresce il numero dei giardini, a oggi 144 contro i 90 del 2022, con superfici che vanno dai 18 mq dello spazio più piccolo, ma sicuramente elegantissimo di Orticolario, ai quasi 1300 mq del giardino all'aperto della Regione Liguria. Il numero dei progetti di architettura del paesaggio, selezionati nell'ambito del Concorso Ars Urbana, passa da 10 a 14. In aumento anche le partecipazioni al Mercato Verde, l'area nel Padiglione Jean Nouvel dedicata alla vendita di piante fiori, arredi, attrezzature, accessori, e prodotti naturali». «Dopo due edizioni a Nervi, che hanno richiesto un impegno straordinario anche perché vincolate dalla necessità di tutelare un parco storico, le grandi "floralies" che hanno legato il loro nome alla storia della Fiera di Genova possono finalmente tornare nella sede storica e allo splendore che ha stupito il pubblico, espandendosi su uno spazio di ben 85mila metri quadri. Una grande opportunità per la floricoltura genovese e ligure, regina della manifestazione, e per la città, con le sue attrattive turistiche e la sua rete di negozi, botteghe artigiane, bar e ristoranti pronta ad accogliere migliaia di visitatori» sottolinea Paolo Corsiglia, rappresentante agricoltura della Camera di Commercio. Sul piano internazionale, accanto alle partecipazioni francesi, le gemellate Floralies de France e Nirp, spiccano le conferme del Jardin Exotique di Monaco con i suoi splendidi esemplari di piante succulente, della Spagna con Murcia, capoluogo del più importante distretto ortofloricolo iberico, e della Cina con il distretto di Guangzhou. Sempre dal continente asiatico è altamente probabile il ritorno della Thailandia e per la prima volta si annuncia la presenza del Bhutan, l'unico stato al mondo con il Fil - indice di misurazione del Fil- Felicità Interna Lorda al posto del Pil. Il piccolo regno dell'Himalaya orientale, che da sempre punta sull'ecosostenibilità, ha come fiore nazionale il rarissimo papavero blu e, come pianta, il cipresso. Farà assaporare ai visitatori di Euroflora le atmosfere dei suoi spettacolari panorami che vanno dalle pianure subtropicali alle ripide montagne e alle loro valli e punta da sempre sull'ecosostenibilità. Euroflora 2025 of 5 Piazzale Kenney slide 1 to 5 of 5.

## Fumi in porto a Genova, incontro dell'Osservatorio Ambiente-Salute. Maresca: «Miglioramenti significativi delle emissioni»

Misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto, pur con qualche postazione ancora non a norma. Secondo incontro a Palazzo Tursi questa mattina per l'Osservatorio Ambiente-Salute con focus sulle emissioni di fumi dalle navi in **porto**. Uno strumento di monitoraggio voluto dall'Amministrazione comunale per vigilare in modo costante sull'impatto ambientale delle emissioni delle navi che attraccano nel **porto** di **Genova**.

Erano presenti l'assessore al **Porto** Francesco Maresca, il consigliere delegato alla Partecipazione dei cittadini Fabio Ariotti, i rappresentanti di Capitaneria di **Porto**, Città metropolitana, Arpal, Asl3 genovese, Alisa, Università di **Genova**, Ospedale San Martino, Ordine dei medici, Assarmatori e Confitarma e i comitati territoriali e le associazioni che si occupano di salute e ambiente. Durante l'incontro sono stati illustrati alcuni dati importanti riguardanti il delicato problema delle emissioni dei fumi delle navi in **porto**.

Arpal ha ribadito che rispetto alla normativa, i limiti di Biossido di azoto, No2 e Pm10 e Pm2.5 sono ampiamente rispettati. Nello specifico il monitoraggio dell'ultimo anno ha evidenziato un valore su via Bari di 23 microgrammi al

metro cubo del biossido di azoto (media annuale), rispetto ad un valore limite pari a 40 microgrammi per metro cubo. Non sono state rilevate inoltre criticità rispetto a Pm10 e Pm2.5. L'analisi dei dati a livello regionale, inoltre, conferma un trend in diminuzione per i principali inquinanti. «Anche nel 2024, attraverso la rete regionale di monitoraggio, abbiamo misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto NO2, pur con qualche postazione ancora non a norma – dice Stefano Lottici, responsabile dello Stato di Qualità dell'Aria per l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente per quanto riguarda la stazione di via Bari, individuata per monitorare le ricadute delle emissioni portuali, i valori di NO2 registrati rispettano i limiti vigenti collocandosi in una situazione intermedia tra le postazioni orientate al traffico veicolare e quelle di fondo. Non si evidenziano criticità per PM10 e PM2.5. Anche in previsione dell'attività dei prossimi anni, come Agenzia ci siamo dotati di un nuovo software di modellistica ad alta risoluzione che permetterà di effettuare ulteriori approfondimenti attraverso la simulazione delle ricadute delle emissioni da attività portuali sulla fascia urbana costiera, con particolare riferimento alle emissioni navali». Dalla relazione della Capitaneria di **porto** è emerso che il Servizio sicurezza navigazione della Capitaneria di **porto** di **Genova** ha svolto, in accordo alle vigenti disposizioni ed in ottemperanza alla normativa internazionale, unionale e nazionale in materia, numerose ispezioni concernenti la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi: tali verifiche riguardano l'emissione di NOx, SOx e CO2. A **Genova** sono state ispezionate 121 navi straniere, come previsto dalla direttiva europea, che assegna ad ogni Paese l'obiettivo comunitario,



Misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto, pur con qualche postazione ancora non a norma. Secondo incontro a Palazzo Tursi questa mattina per l'Osservatorio Ambiente-Salute con focus sulle emissioni di fumi dalle navi in porto. Uno strumento di monitoraggio voluto dall'Amministrazione comunale per vigilare in modo costante sull'impatto ambientale delle emissioni delle navi che attraccano nel porto di Genova. Erano presenti l'assessore al Porto Francesco Maresca, il consigliere delegato alla Partecipazione dei cittadini Fabio Ariotti, i rappresentanti di Capitaneria di Porto, Città metropolitana, Arpal, Asl3 genovese, Alisa, Università di Genova, Ospedale San Martino, Ordine dei medici, Assarmatori e Confitarma e i comitati territoriali e le associazioni che si occupano di salute e ambiente. Durante l'incontro sono stati illustrati alcuni dati importanti riguardanti il delicato problema delle emissioni dei fumi delle navi in porto. Arpal ha ribadito che rispetto alla normativa, i limiti di Biossido di azoto, No2 e Pm10 e Pm2.5 sono ampiamente rispettati. Nello specifico il monitoraggio dell'ultimo anno ha evidenziato un valore su via Bari di 23 microgrammi al metro cubo del biossido di azoto (media annuale), rispetto ad un valore limite pari a 40 microgrammi per metro cubo. Non sono state rilevate inoltre criticità rispetto a Pm10 e Pm2.5. L'analisi dei dati a livello regionale, inoltre, conferma un trend in diminuzione per i principali inquinanti. «Anche nel 2024, attraverso la rete regionale di monitoraggio, abbiamo misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto NO2, pur con qualche postazione ancora non a norma – dice Stefano Lottici, responsabile dello Stato di Qualità dell'Aria per l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente – per quanto riguarda la stazione di via Bari, individuata per monitorare le ricadute delle emissioni portuali, i valori di NO2 registrati rispettano i limiti vigenti collocandosi in una situazione intermedia tra le postazioni orientate al

## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

e sono state portate a termine altre 450 ispezioni, non obbligatorie, su navi così dette di seconda priorità, per raggiungere l'obiettivo strategico nazionale. «L'Osservatorio sui Fumi delle Navi in Porto dichiara l'assessore al Porto del Comune di Genova Francesco Maresca continua a rivelarsi uno strumento fondamentale per la tutela della salute pubblica e dell'ambiente della nostra città. I dati emersi durante l'incontro di questa mattina vedono miglioramenti significativi delle emissioni e un trend in diminuzione, grazie al lavoro del tavolo e di tutti gli enti coinvolti. Il porto, motore fondamentale per l'economia locale, deve essere anche un esempio di sostenibilità ambientale e le emissioni inquinanti provenienti dai motori delle navi rappresentano una delle sfide più significative che dobbiamo affrontare per garantire un ambiente sano e un futuro più verde per la nostra comunità. La salute dei nostri cittadini e la qualità dell'aria che respiriamo sono priorità assolute». «L'intenzione dichiara il consigliere delegato Fabio Ariotti è che l'Osservatorio si riunisca sempre più frequentemente, anche affrontando altre tematiche collegate alla salute. La partecipazione dei cittadini attraverso i comitati e le associazioni territoriali è fondamentale per affrontare il tema della salute pubblica».

## Genova Today

Genova, Voltri

### Fumi delle navi in porto, Arpal: "Limiti ampiamente rispettati"

Nuova riunione dell'Osservatorio Ambiente Salute con focus sulle emissioni ai piedi della lanterna. "Anche nel 2024, attraverso la rete regionale di monitoraggio, abbiamo misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto (NO<sub>2</sub>), pur con qualche postazione ancora non a norma", dice Stefano Lottici. Riguardo il delicato problema delle emissioni dei fumi delle navi in **porto**, Arpal ha ribadito che rispetto alla normativa vigente, i limiti di Biossido di azoto, No<sub>2</sub> e Pm<sub>10</sub> e Pm<sub>2.5</sub> sono ampiamente rispettati. È quanto emerso nel corso del secondo incontro, che si è tenuto a Palazzo Tursi nella mattina di mercoledì 29 gennaio 2025, per l'Osservatorio Ambiente Salute con focus sulle emissioni di fumi dalle navi in **porto**. Nello specifico il monitoraggio dell'ultimo anno ha evidenziato un valore su via Bari di 23 microgrammi al metro cubo del biossido di azoto (media annuale), rispetto a un valore limite pari a 40 microgrammi per metro cubo. Non sono state rilevate inoltre criticità rispetto a Pm<sub>10</sub> e Pm<sub>2.5</sub>. L'analisi dei dati a livello regionale, inoltre, conferma un trend in diminuzione per i principali inquinanti.

All'incontro erano presenti l'assessore al **Porto**, Francesco Maresca, il consigliere delegato alla Partecipazione dei cittadini, Fabio Ariotti, i rappresentanti di Capitaneria di **Porto**, Città metropolitana, Arpal, Asl3 genovese, Alisa, Università di Genova, Ospedale San Martino, Ordine dei medici, Assarmatori e Confitarma e i comitati territoriali e le associazioni che si occupano di salute e ambiente. "Anche nel 2024, attraverso la rete regionale di monitoraggio, abbiamo misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto (NO<sub>2</sub>), pur con qualche postazione ancora non a norma - dice Stefano Lottici, responsabile della Uo Stato di Qualità dell'Aria per l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente -. Per quanto riguarda la stazione di via Bari, individuata per monitorare le ricadute delle emissioni portuali, i valori di NO<sub>2</sub> registrati rispettano i limiti vigenti, collocandosi in una situazione intermedia tra le postazioni orientate al traffico veicolare e quelle di fondo. Non si evidenziano criticità per PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub>. Anche in previsione dell'attività dei prossimi anni, come agenzia ci siamo dotati di un nuovo software di modellistica ad alta risoluzione, che permetterà di effettuare ulteriori approfondimenti attraverso la simulazione delle ricadute delle emissioni da attività portuali sulla fascia urbana costiera, con particolare riferimento alle emissioni navali". Dalla relazione della Capitaneria di **porto** è emerso che il servizio sicurezza navigazione della Capitaneria di **porto** di Genova ha svolto, in accordo alle vigenti disposizioni e in ottemperanza alla normativa internazionale, unionale e nazionale in materia, numerose ispezioni concernenti la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi: tali verifiche riguardano l'emissione di NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e CO<sub>2</sub>. A Genova sono state ispezionate 121 navi straniere, come previsto dalla direttiva europea, che



Nuova riunione dell'Osservatorio Ambiente Salute con focus sulle emissioni ai piedi della lanterna. "Anche nel 2024, attraverso la rete regionale di monitoraggio, abbiamo misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto (NO<sub>2</sub>), pur con qualche postazione ancora non a norma", dice Stefano Lottici. Riguardo il delicato problema delle emissioni dei fumi delle navi in porto, Arpal ha ribadito che rispetto alla normativa vigente, i limiti di Biossido di azoto, No<sub>2</sub> e Pm<sub>10</sub> e Pm<sub>2.5</sub> sono ampiamente rispettati. È quanto emerso nel corso del secondo incontro, che si è tenuto a Palazzo Tursi nella mattina di mercoledì 29 gennaio 2025, per l'Osservatorio Ambiente Salute con focus sulle emissioni di fumi dalle navi in porto. Nello specifico il monitoraggio dell'ultimo anno ha evidenziato un valore su via Bari di 23 microgrammi al metro cubo del biossido di azoto (media annuale), rispetto a un valore limite pari a 40 microgrammi per metro cubo. Non sono state rilevate inoltre criticità rispetto a Pm<sub>10</sub> e Pm<sub>2.5</sub>. L'analisi dei dati a livello regionale, inoltre, conferma un trend in diminuzione per i principali inquinanti. All'incontro erano presenti l'assessore al Porto, Francesco Maresca, il consigliere delegato alla Partecipazione dei cittadini, Fabio Ariotti, i rappresentanti di Capitaneria di Porto, Città metropolitana, Arpal, Asl3 genovese, Alisa, Università di Genova, Ospedale San Martino, Ordine dei medici, Assarmatori e Confitarma e i comitati territoriali e le associazioni che si occupano di salute e ambiente. "Anche nel 2024, attraverso la rete regionale di monitoraggio, abbiamo misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto (NO<sub>2</sub>), pur con qualche postazione ancora non a norma - dice Stefano Lottici, responsabile della Uo Stato di Qualità dell'Aria per l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente -. Per quanto riguarda la stazione di via Bari, individuata per monitorare le ricadute delle emissioni portuali, i valori di NO<sub>2</sub> registrati rispettano i limiti vigenti, collocandosi in una situazione intermedia tra le postazioni orientate al traffico veicolare e quelle di fondo. Non si evidenziano criticità per PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub>. Anche in previsione dell'attività dei prossimi anni, come agenzia ci siamo dotati di un nuovo software di modellistica ad alta risoluzione, che permetterà di effettuare ulteriori approfondimenti attraverso la simulazione delle ricadute delle emissioni da attività portuali sulla fascia urbana costiera, con particolare riferimento alle emissioni navali". Dalla relazione della Capitaneria di **porto** è emerso che il servizio sicurezza navigazione della Capitaneria di **porto** di Genova ha svolto, in accordo alle vigenti disposizioni e in ottemperanza alla normativa internazionale, unionale e nazionale in materia, numerose ispezioni concernenti la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi: tali verifiche riguardano l'emissione di NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e CO<sub>2</sub>. A Genova sono state ispezionate 121 navi straniere, come previsto dalla direttiva europea, che

## Genova Today

### Genova, Voltri

---

assegna ad ogni Paese l'obiettivo comunitario, e sono state portate a termine altre 450 ispezioni, non obbligatorie, su navi così dette di seconda priorità, per raggiungere l'obiettivo strategico nazionale. "L'Osservatorio sui Fumi delle Navi in Porto - dichiara l'assessore al Porto del Comune di Genova, Francesco Maresca - continua a rivelarsi uno strumento fondamentale per la tutela della salute pubblica e dell'ambiente della nostra città. I dati emersi durante l'incontro di questa mattina vedono miglioramenti significativi delle emissioni e un trend in diminuzione, grazie al lavoro del tavolo e di tutti gli enti coinvolti. Il porto, motore fondamentale per l'economia locale, deve essere anche un esempio di sostenibilità ambientale e le emissioni inquinanti provenienti dai motori delle navi rappresentano una delle sfide più significative, che dobbiamo affrontare per garantire un ambiente sano e un futuro più verde per la nostra comunità. La salute dei nostri cittadini e la qualità dell'aria, che respiriamo sono priorità assolute". "L'intenzione - dichiara il consigliere delegato Fabio Ariotti - è che l'Osservatorio si riunisca sempre più frequentemente, anche affrontando altre tematiche collegate alla salute. La partecipazione dei cittadini attraverso i comitati e le associazioni territoriali è fondamentale per affrontare il tema della salute pubblica".

## Informazioni Marittime

Genova, Voltri

### Lavoro portuale temporaneo, Ancip convoca una riunione nazionale della categoria

L'associazione ha constatato "l'attuale impossibilità" di avviare con le organizzazioni sindacali un percorso comune per l'adeguamento del Ccnl A Roma si è tenuto l'incontro programmato tra l' Ancip (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali), rappresentata dal direttore generale Gaudenzio Parenti e dal consulente Maurizio Colombai, e le organizzazioni sindacali del comparto portuale firmatarie del Ccnl dei Lavoratori dei Porti rispettivamente rappresentate da Amedeo D'Alessio e Angelo Manicone per la Filt Cgil , Maurizio Diamante per la Fit Cisl e Giuliano Galluccio per Uiltrasporti , avente ad oggetto le valutazioni circa il rinnovo dell'addendum per aggiornare i contenuti dei precedenti accordi alle specifiche attività di lavoro svolte dalle maestranze dei soggetti abilitati ai sensi dell'art. 17, commi 2 e 5, legge n. 84/1994 per la somministrazione di lavoro temporaneo. La rivisitazione di questi accordi, risalenti all'inizio del 2000, è ritenuta dall'Ancip un passaggio fondamentale e improcrastinabile sia per adeguarne il contenuto, armonizzandolo alle rilevanti novità legislative intervenute fino ad oggi nell'ambito portuale/giuslavoristico, e sia per garantire, nell'attuale quadro normativo e operativo, la massima flessibilità del lavoro portuale temporaneo nonché la sicurezza dei lavoratori, a beneficio di tutti gli operatori del comparto. La flessibilità lavorativa regolata, professionalizzata e sicura, richiesta negli scali italiani, può essere attuata - ritiene l'Ancip - ancor più efficacemente attraverso strumenti di contrattazione che tengano conto delle peculiarità e specialità, ex lege, del lavoro portuale temporaneo e che possano favorire processi di sviluppo sostenibili, sia lato impresa che lato lavoratori, dell'operatività portuale. Avendo constatato l'attuale impossibilità di avviare con le organizzazioni sindacali un percorso costruttivo verso l'adeguamento degli accordi pregressi, l'Ancip ha ritenuto doveroso procedere alla immediata convocazione, per lunedì 3 febbraio p.v., di una riunione nazionale della categoria delle imprese somministratrici di lavoro portuale temporaneo estesa anche ai rappresentanti di Genova e **Savona** al fine di condividere e valutare le iniziative da intraprendere per addivenire a tale accordo. In linea con le proprie politiche relazionali, l'Ancip auspica che il tavolo di confronto con le sigle sindacali possa riprendere al più presto, nell'interesse di tutte le parti alla risoluzione dei problemi connessi all'organizzazione del lavoro portuale temporaneo nell'attuale quadro normativo speciale e contrattuale di riferimento. Condividi Tag lavoro portuale Articoli correlati.



**Dogane, declassamento della Direzione Regionale: il caso Liguria arriva in Parlamento**

Andrea Puccini

GENOVA La recente riorganizzazione dell'Agencia delle Dogane e dei Monopoli, dopo aver sollevato un polverone di reazioni negative già tra gli operatori del porto di Ravenna, ha scatenato un'ondata di proteste anche in Liguria, a seguito del declassamento della direzione regionale e degli uffici di Savona e La Spezia. Il Consiglio Regionale aveva approvato all'unanimità un ordine del giorno, presentato dal consigliere Gianni Pastorino (Lista Orlando), per chiedere un intervento urgente del Governo. Ora, il senatore del Partito Democratico Lorenzo Basso ha portato la questione anche in Parlamento, presentando un'interrogazione al Ministro dell'Economia e delle Finanze. Secondo Pastorino, la decisione di ADM rischia di penalizzare gravemente il sistema portuale della Liguria, che movimentata oltre il 50% del traffico container italiano e genera un gettito erariale di 4,6 miliardi di euro l'anno. Non si possono ignorare l'importanza e il ruolo centrale dei porti di Genova, Savona e La Spezia, ha dichiarato il consigliere, sottolineando l'impatto negativo che la riorganizzazione potrebbe avere su traffici e occupazione. Il senatore Basso viaggia sulla medesima linea: Il declassamento della Direzione Regionale della Liguria, passata dalla prima alla quarta fascia, e la retrocessione degli uffici di La Spezia e Savona, rappresentano un grave rischio per l'efficienza dei controlli doganali e la competitività dei nostri porti, ha dichiarato Basso. Implicazioni per il futuro del sistema portuale Il declassamento non è solo un problema di riconoscimento istituzionale, ma rappresenta un ostacolo operativo. Meno personale, minori risorse e una burocrazia più lenta potrebbero compromettere la rapidità delle operazioni portuali, incidendo sulla competitività degli scali liguri a livello internazionale. Il Consiglio Regionale della Liguria e i rappresentanti del settore chiedono quindi al Governo di rivedere immediatamente la decisione, ripristinando il ruolo e le risorse adeguate alla rilevanza strategica del sistema portuale ligure.



**Fumi in porto a Genova: trend in diminuzione**

Giulia Sarti

GENOVA L'impatto delle emissioni delle navi che attraccano nel porto di Genova è costantemente monitorato dall'Osservatorio Ambiente-salute che si è incontrato stamani in comune, come organo fortemente voluto dall'Amministrazione per vigilare in modo costante sull'ambiente. L'occasione è servita a illustrare alcuni dati importanti: Arpal ha ribadito che rispetto alla normativa vigente, i limiti di Biossido di azoto, NO<sub>2</sub> e Pm10 e Pm2.5 sono ampiamente rispettati. Nello specifico il monitoraggio dell'ultimo anno ha evidenziato un valore su via Bari di 23 microgrammi al metro cubo del biossido di azoto (media annuale), rispetto ad un valore limite pari a 40 microgrammi per metro cubo. Non sono state rilevate inoltre criticità rispetto a Pm10 e Pm2.5. L'analisi dei dati a livello regionale, inoltre, conferma un trend in diminuzione per i principali inquinanti. Anche nel 2024, attraverso la rete regionale di monitoraggio, abbiamo misurato un trend generalizzato in calo per i valori di biossido d'azoto (NO<sub>2</sub>), pur con qualche postazione ancora non a norma spiega dice Stefano Lottici, responsabile della UO Stato di Qualità dell'Aria per l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente. Per quanto riguarda la stazione di via Bari, individuata per monitorare le ricadute delle emissioni portuali, i valori di NO<sub>2</sub> registrati rispettano i limiti vigenti collocandosi in una situazione intermedia tra le postazioni orientate al traffico veicolare e quelle di fondo. Non si evidenziano criticità per PM10 e PM2.5. Anche in previsione dell'attività dei prossimi anni, come Agenzia ci siamo dotati di un nuovo software di modellistica ad alta risoluzione che permetterà di effettuare ulteriori approfondimenti attraverso la simulazione delle ricadute delle emissioni da attività portuali sulla fascia urbana costiera, con particolare riferimento alle emissioni navali. Dalla relazione della Capitaneria di porto è emerso che il Servizio sicurezza navigazione ha svolto, in accordo alle vigenti disposizioni ed in ottemperanza alla normativa internazionale, unionale e nazionale in materia, numerose ispezioni concernenti la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi: tali verifiche riguardano l'emissione di NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e CO<sub>2</sub>. A Genova sono state ispezionate 121 navi straniere, come previsto dalla direttiva europea, che assegna ad ogni Paese l'obiettivo comunitario, e sono state portate a termine altre 450 ispezioni, non obbligatorie, su navi così dette di seconda priorità, per raggiungere l'obiettivo strategico nazionale. L'Osservatorio sui Fumi delle Navi in Porto -dichiara l'assessore al Porto del Comune di Genova Francesco Maresca continua a rivelarsi uno strumento fondamentale per la tutela della salute pubblica e dell'ambiente della nostra città. I dati emersi durante l'incontro di questa mattina vedono miglioramenti significativi delle emissioni e un trend in diminuzione, grazie al lavoro del tavolo e di tutti gli enti coinvolti. Il porto, motore fondamentale per l'economia locale, deve essere anche un esempio di sostenibilità ambientale e le emissioni inquinanti provenienti



## Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

---

dai motori delle navi rappresentano una delle sfide più significative che dobbiamo affrontare per garantire un ambiente sano e un futuro più verde per la nostra comunità. La salute dei nostri cittadini e la qualità dell'aria che respiriamo sono priorità assolute.

## Ship Mag

Genova, Voltri

### Porti di Genova e Savona, ok ai contributi alle compagnie portuali e 27 assunzioni all'Adsp

Il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale ha stanziato 672.904,92 euro per la Culmv e 118.211,32 per la Rebagliati Genova - Ventisette assunzioni nel 2025 per l'Adsp del Mar ligure Occidentale e contributi alle compagnie portuali di Genova e di Savona per i costi sostenuti nella seconda parte del 2024 per il reimpiego in mansioni diverse del personale inidoneo al lavoro in banchina. Sono i due punti principali approvati dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale riunito a Palazzo San Giorgio. Nel dettaglio è arrivato disco verde all'erogazione di 118.211,32 euro alla Compagnia Culp "Pippo Rebagliati" di Savona, a copertura dei costi sostenuti fra ottobre e dicembre 2024, e di 672.904,92 euro alla Culmv "Paride Batini" di Genova per il periodo luglio-settembre dell'anno scorso. "Viene così confermato il sostegno all'occupazione come parte del percorso di aggiornamento delle professionalità in ambito portuale", sottolinea una nota dell'Adsp. Per quanto riguarda le assunzioni per rimpolpare la struttura dell'Autorità di sistema portuale - ventisette, di cui cinque di profilo dirigenziale, distribuite nelle varie strutture dell'ente - sono quelle previste in base alla pianta organica dell'ente votata dal Comitato di gestione lo scorso 22 aprile, ma ancora in attesa di approvazione da parte del ministero. Fanno parte del Piao, Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027, di cui il comitato ha approvato l'adozione, cioè il documento che contiene l'aggiornamento annuale delle strategie dell'ente su temi quali il piano delle performance, il piano triennale della prevenzione della corruzione e della trasparenza, l'organizzazione del lavoro agile e, appunto, il piano dei fabbisogni del personale e programmazione dei bisogni formativi. Le nuove assunzioni previste si sommano ai 188 nuovi ingressi a partire dal 2017, e vanno a controbilanciare le uscite, arrivate a quota 148 al primo gennaio 2025. L'approvazione del Piao è arrivata al termine di una riunione accesa, una discussione che ha portato alla cancellazione e riscrittura di tre punti proposti nella delibera dall'Adsp. Secondo il testo approvato, non si potranno apportare modifiche alla dotazione organica senza passare nuovamente dal Comitato di gestione. Ancora, l'Adsp potrà avvalersi della possibilità di trattenere in servizio chi abbia compiuto 67 anni, facoltà prevista dalla legge di bilancio del 30 dicembre 2024, connessa all'esigenza di un "accompagnamento" per i neoassunti, valutando i singoli casi volta per volta. E, infine, no al divieto di pantouflage, il passaggio dal pubblico al privato, per i componenti del Comitato di gestione, che non sono dipendenti pubblici e non svolgono il loro ruolo in questa funzione.



Il comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale ha stanziato 672.904,92 euro per la Culmv e 118.211,32 per la Rebagliati Genova - Ventisette assunzioni nel 2025 per l'Adsp del Mar ligure Occidentale e contributi alle compagnie portuali di Genova e di Savona per i costi sostenuti nella seconda parte del 2024 per il reimpiego in mansioni diverse del personale inidoneo al lavoro in banchina. Sono i due punti principali approvati dal comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale riunito a Palazzo San Giorgio. Nel dettaglio è arrivato disco verde all'erogazione di 118.211,32 euro alla Compagnia Culp "Pippo Rebagliati" di Savona, a copertura dei costi sostenuti fra ottobre e dicembre 2024, e di 672.904,92 euro alla Culmv "Paride Batini" di Genova per il periodo luglio-settembre dell'anno scorso. "Viene così confermato il sostegno all'occupazione come parte del percorso di aggiornamento delle professionalità in ambito portuale", sottolinea una nota dell'Adsp. Per quanto riguarda le assunzioni per rimpolpare la struttura dell'Autorità di sistema portuale - ventisette, di cui cinque di profilo dirigenziale, distribuite nelle varie strutture dell'ente - sono quelle previste in base alla pianta organica dell'ente votata dal Comitato di gestione lo scorso 22 aprile, ma ancora in attesa di approvazione da parte del ministero. Fanno parte del Piao, Piano integrato di attività e organizzazione 2025-2027, di cui il comitato ha approvato l'adozione, cioè il documento che contiene l'aggiornamento annuale delle strategie dell'ente su temi quali il piano delle performance, il piano triennale della prevenzione della corruzione e della trasparenza, l'organizzazione del lavoro agile e, appunto, il piano dei fabbisogni del personale e programmazione dei bisogni formativi. Le nuove assunzioni previste si sommano ai 188 nuovi ingressi a partire dal 2017, e vanno a controbilanciare le uscite, arrivate a quota 148 al primo gennaio 2025. L'approvazione del Piao è arrivata al termine di una riunione accesa, una

## Shipping Italy

Genova, Voltri

### Anche i porti liguri in subbuglio per la riorganizzazione delle Dogane

Anche la Liguria è stata coinvolta dal processo di riorganizzazione territoriale dell'Agenda dei Monopoli e delle Dogane e, come altrove ( ad esempio Ravenna ), la cosa ha creato malcontento nella comunità portuale. In particolare la direzione regionale (che comprende Genova, La Spezia e **Savona**) passerà nei prossimi mesi (la riorganizzazione entrerà in vigore progressivamente nel 2025) dalla prima alla quarta fascia su sette totali e gli uffici di **Savona** e La Spezia rispettivamente dalla prima alla seconda e dalla seconda alla terza. Sul tema s'è mosso, con una lettera ai parlamentari, il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, spiegando che il declassamento ha non solo una valenza 'politica' di riconoscimento dell'impatto della portualità ligure sul tessuto economico del paese, ma risvolti pratici, perché significa meno personale a disposizione, piante organiche più ristrette, revisione al ribasso degli inquadramenti e di conseguenza problemi gestionali. L'appello ha trovato accoglienza nel Consiglio regionale della Liguria, che ha approvato unanimemente un ordine del giorno proposto dal consigliere Gianni Pastorino, che ha denunciato l'ingiustificata penalizzazione dei porti liguri e sollecitato il Governo a intervenire. A ciò ha fatto seguito un'interrogazione del senatore Lorenzo Basso (Partito Democratico). "Il declassamento - ha detto Basso - rappresenta un grave rischio per l'efficienza dei controlli e per la competitività dei porti liguri, che costituiscono un pilastro strategico per l'economia italiana, e un colpo inferto a una regione che movimentata oltre il 50% del traffico container nazionale e genera un gettito erariale di 4,6 miliardi di euro all'anno. Non si possono ignorare l'importanza e il ruolo centrale dei porti di Genova, **Savona** e La Spezia. Chiedo al Governo di rivedere immediatamente questa decisione e di restituire alla Liguria il ruolo e le risorse adeguate al peso economico e strategico del suo sistema portuale. È essenziale garantire controlli doganali efficienti e rapidi per tutelare la competitività della nostra portualità a livello internazionale".



01/29/2025 12:33 Nicola Capuzzo

Politica&Associazioni Dopo Ravenna, proteste e interrogazioni parlamentari anche per il declassamento di Savona e La Spezia di REDAZIONE SHIPPING ITALY Anche la Liguria è stata coinvolta dal processo di riorganizzazione territoriale dell'Agenda dei Monopoli e delle Dogane e, come altrove ( ad esempio Ravenna ), la cosa ha creato malcontento nella comunità portuale. In particolare la direzione regionale (che comprende Genova, La Spezia e Savona) passerà nei prossimi mesi (la riorganizzazione entrerà in vigore progressivamente nel 2025) dalla prima alla quarta fascia su sette totali e gli uffici di Savona e La Spezia rispettivamente dalla prima alla seconda e dalla seconda alla terza. Sul tema s'è mosso, con una lettera ai parlamentari, il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, spiegando che il declassamento ha non solo una valenza 'politica' di riconoscimento dell'impatto della portualità ligure sul tessuto economico del paese, ma risvolti pratici, perché significa meno personale a disposizione, piante organiche più ristrette, revisione al ribasso degli inquadramenti e di conseguenza problemi gestionali. L'appello ha trovato accoglienza nel Consiglio regionale della Liguria, che ha approvato unanimemente un ordine del giorno proposto dal consigliere Gianni Pastorino, che ha denunciato l'ingiustificata penalizzazione dei porti liguri e sollecitato il Governo a intervenire. A ciò ha fatto seguito un'interrogazione del senatore Lorenzo Basso (Partito Democratico). "Il declassamento - ha detto Basso - rappresenta un grave rischio per l'efficienza dei controlli e per la competitività dei porti liguri, che costituiscono un pilastro strategico per l'economia italiana, e un colpo inferto a una regione che movimentata oltre il 50% del traffico container nazionale e genera un gettito erariale di 4,6 miliardi di euro all'anno. Non si possono ignorare l'importanza e il ruolo centrale dei porti di Genova, Savona e La Spezia. Chiedo al Governo di rivedere immediatamente questa decisione e di restituire alla Liguria il ruolo e le risorse adeguate al peso economico e strategico del suo sistema portuale. È essenziale garantire controlli doganali efficienti e rapidi per tutelare la competitività della nostra portualità a livello internazionale".

## Shipping Italy

Genova, Voltri

### Sul contratto delle imprese portuali ex art.17 nessun accordo fra Ancip e sindacati

Il rinnovo del Contratto nazionale dei porti sottoscritto lo scorso novembre non ha riguardato l'intero ventaglio della categoria. Ancip, l'organizzazione delle compagnie e imprese portuali, che ha partecipato alla trattativa ma non in veste negoziale, ha infatti reso noto che non è addivenuto a una soluzione l'incontro con le rappresentanze sindacali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti "avente ad oggetto le valutazioni circa il rinnovo dell'addendum per aggiornare i contenuti dei precedenti accordi alle specifiche attività di lavoro svolte dalle maestranze dei soggetti abilitati ai sensi dell'art. 17, commi 2 e 5, legge n. 84/1994 per la somministrazione di lavoro temporaneo". La rivisitazione di questi accordi, risalenti all'inizio del 2000, è ritenuta da Ancip "un passaggio fondamentale e improcrastinabile sia per adeguarne il contenuto, armonizzandolo alle rilevanti novità legislative intervenute fino ad oggi nell'ambito portuale/giulavoristico, e sia per garantire, nell'attuale quadro normativo e operativo, la massima flessibilità del lavoro portuale temporaneo nonché la sicurezza dei lavoratori, a beneficio di tutti gli operatori del comparto. La flessibilità lavorativa regolata, professionalizzata e sicura, richiesta negli scali italiani, può essere attuata ancor più efficacemente attraverso strumenti di contrattazione che tengano conto delle peculiarità e specialità, ex lege, del lavoro portuale temporaneo e che possano favorire processi di sviluppo sostenibili, sia lato impresa che lato lavoratori, dell'operatività portuale". Di fronte all'impasse della trattativa sindacale Ancip ha quindi deciso di convocare per i primi di febbraio una "riunione nazionale della categoria delle imprese somministratrici di lavoro portuale temporaneo estesa anche ai rappresentanti di Genova e Savona (Culmv e Culp, compagnie articolo 17 non aderenti all'associazione, ndr) al fine di condividere e valutare le iniziative da intraprendere per addivenire a tale accordo. In linea con le proprie politiche relazionali (da sempre ispirate al confronto trasparente e fattivo, anche con le organizzazioni sindacali), l'Ancip auspica che il tavolo di confronto con le sigle sindacali possa riprendere al più presto, nell'interesse di tutte le parti alla risoluzione dei problemi connessi all'organizzazione del lavoro portuale temporaneo nell'attuale quadro normativo speciale e contrattuale di riferimento".



Politica&Associazioni L'associazione datoriale convoca un'assemblea (aperta anche alle società non aderenti) per cercare una strada per il rinnovo dell'addendum della categoria di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il rinnovo del Contratto nazionale dei porti sottoscritto lo scorso novembre non ha riguardato l'intero ventaglio della categoria. Ancip, l'organizzazione delle compagnie e imprese portuali, che ha partecipato alla trattativa ma non in veste negoziale, ha infatti reso noto che non è addivenuto a una soluzione l'incontro con le rappresentanze sindacali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti "avente ad oggetto le valutazioni circa il rinnovo dell'addendum per aggiornare i contenuti dei precedenti accordi alle specifiche attività di lavoro svolte dalle maestranze dei soggetti abilitati ai sensi dell'art. 17, commi 2 e 5, legge n. 84/1994 per la somministrazione di lavoro temporaneo". La rivisitazione di questi accordi, risalenti all'inizio del 2000, è ritenuta da Ancip "un passaggio fondamentale e improcrastinabile sia per adeguarne il contenuto, armonizzandolo alle rilevanti novità legislative intervenute fino ad oggi nell'ambito portuale/giulavoristico, e sia per garantire, nell'attuale quadro normativo e operativo, la massima flessibilità del lavoro portuale temporaneo nonché la sicurezza dei lavoratori, a beneficio di tutti gli operatori del comparto. La flessibilità lavorativa regolata, professionalizzata e sicura, richiesta negli scali italiani, può essere attuata ancor più efficacemente attraverso strumenti di contrattazione che tengano conto delle peculiarità e specialità, ex lege, del lavoro portuale temporaneo e che possano favorire processi di sviluppo sostenibili, sia lato impresa che lato lavoratori, dell'operatività portuale". Di fronte all'impasse della trattativa sindacale Ancip ha quindi deciso di convocare per i primi di febbraio una "riunione nazionale della categoria delle imprese somministratrici di lavoro portuale temporaneo estesa anche ai rappresentanti di Genova e Savona (Culmv e Culp, compagnie articolo 17

## Shipping Italy

Genova, Voltri

### A Genova monta il caso Nuovo Borgo Terminal Container

Sta precipitando la situazione di nuovo Borgo Container Terminal, storica società che nel porto di Genova offre servizi di deposito e riparazione container. Come raccontato da SHIPPING ITALY, la società facente capo a Salvatore Prato, che opera su due diverse porzioni nel bacino portuale di Pra', dal 2022 sta fronteggiando lo 'sfratto' ricevuto dall'Autorità di sistema portuale per buona parte di quella collocata al VI Modulo, non ritirato nemmeno dopo che l'ente ha rinunciato a installarvi la fabbrica per realizzare i cassoni della nuova diga foranea (spostata a **Vado** Ligure), motivo del trasloco coatto di Nbtcc. Quest'ultima ha comunque restituito e sgomberato le aree richieste, ma, incassata una concessione ponte fino a ottobre 2025 per quelle residue, non ha mai ottenuto risposta dall'ente sull'istanza di 25 anni che la società aveva avanzato per un progetto di recupero degli spazi sottratti ed espansione mediante tombamento a proprie spese (12 milioni di euro). Circostanza ritenuta inspiegabile da Prato, per almeno tre motivi: l'ente ha stralciato dall'appalto per la fascia di rispetto di Prà la realizzazione, sullo spigolo interno del sesto modulo, della cosiddetta piazza sul mare adducendo il fatto che Nbtcc se n'era accollata la realizzazione come onere urbanistico. Inoltre, secondo informale comunicazione dell'Adsp, sarebbero venute meno le interferenze poste in un primo momento come ostacolo, senza dimenticare, da ultimo, il menzionato spostamento della fabbrica dei cassoni a **Vado**. Con il conseguente sospetto che l'inerzia sull'istanza venticinquennale e l'apparente fermezza nel mantenere all'appaltatore della diga (Pergenova Breakwater) le aree revocate a Nbtcc, malgrado ad oggi esso le (sotto)utilizzi come parcheggio, siano funzionali a tener viva la possibilità, qualora ce ne fosse bisogno, di portare al VI Modulo parte della fabbricazione dei cassoni. Sospetto d'altro canto avvalorato dal fatto che, a dispetto delle rassicurazioni pubbliche, come noto tale possibilità è stata mantenuta dall'Adsp anche dopo lo switch a **Vado** Ligure e confermata anche nell'ultima versione del progetto della diga. Tanto più che, eccipisce Nbtcc, il mantenimento di almeno il terzo lotto sottrattole, 2.500 mq oggi adibiti da Pergenova a parcheggio, sarebbe soluzione ponte accettabile in attesa della pronuncia sul tombamento. Invece l'incertezza ha portato Prato (che impiega quasi 50 persone) alla predisposizione, qualche settimana fa, di una decina di preavvisi di licenziamento, per il momento rimasti tali ma, stante l'inerzia dell'Adsp, sempre più a rischio di concretizzarsi. "Abbiamo chiesto all'Adsp che all'azienda, che ha lavoro, venga offerta un'alternativa" ha spiegato Roberto Gulli di Ultrasporti "o che, nell'impossibilità di ciò, si trovi qualche forma di compensazione per i lavoratori, magari coinvolgendo Pergenova. L'ente ci ha dato disponibilità, ma passate due settimane la situazione non s'è mossa, sicché a stretto giro saremo costretti a prendere iniziative". Fra esse, ha aggiunto Marco Gallo di Filt Cgil, "c'è quella di bloccare il terminal. Abbiamo



01/29/2025 21:36 Nicola Capuzzo

Porti L'azienda attiva al sesto modulo di Pra', sfrattata per il cantiere della diga (nel frattempo spostata), non ha avuto riscontri all'alternativa proposta all'Adsp e s'appresta a licenziare 10 lavoratori: sindacati pronti a intervenire di Andrea Moizo Sta precipitando la situazione di nuovo Borgo Container Terminal, storica società che nel porto di Genova offre servizi di deposito e riparazione container. Come raccontato da SHIPPING ITALY, la società facente capo a Salvatore Prato, che opera su due diverse porzioni nel bacino portuale di Pra', dal 2022 sta fronteggiando lo 'sfratto' ricevuto dall'Autorità di sistema portuale per buona parte di quella collocata al VI Modulo, non ritirato nemmeno dopo che l'ente ha rinunciato a installarvi la fabbrica per realizzare i cassoni della nuova diga foranea (spostata a Vado Ligure), motivo del trasloco coatto di Nbtcc. Quest'ultima ha comunque restituito e sgomberato le aree richieste, ma, incassata una concessione ponte fino a ottobre 2025 per quelle residue, non ha mai ottenuto risposta dall'ente sull'istanza di 25 anni che la società aveva avanzato per un progetto di recupero degli spazi sottratti ed espansione mediante tombamento a proprie spese (12 milioni di euro). Circostanza ritenuta inspiegabile da Prato, per almeno tre motivi: l'ente ha stralciato dall'appalto per la fascia di rispetto di Prà la realizzazione, sullo spigolo interno del sesto modulo, della cosiddetta piazza sul mare adducendo il fatto che Nbtcc se n'era accollata la realizzazione come onere urbanistico. Inoltre, secondo informale comunicazione dell'Adsp, sarebbero venute meno le interferenze poste in un primo momento come ostacolo, senza dimenticare, da ultimo, il menzionato spostamento della fabbrica dei cassoni a Vado. Con il conseguente sospetto che l'inerzia sull'istanza venticinquennale e l'apparente fermezza nel mantenere all'appaltatore della diga (Pergenova Breakwater) le aree revocate a Nbtcc, malgrado ad oggi esso le (sotto)utilizzi come parcheggio, siano funzionali a tener viva la possibilità, qualora ce ne fosse bisogno, di portare al VI Modulo parte della fabbricazione dei

## Shipping Italy

Genova, Voltri

---

ottenuto da Adsp quanto chiesto e cioè che si impegnassero a convocare azienda e Pergenova e a trovare una soluzione che scongiurasse i licenziamenti. Se questo non è avvenuto e non avverrà a brevissimo, non potremo che regolarci di conseguenza"

## The Medi Telegraph

Genova, Voltri

### Pessina (Federagenti): "Reefer, buon momento per il mercato italiano"

"Per quanto riguarda i maggiori porti di imbarco, rispetto al 2023, si registrano perdite di volume su Vado, Trieste e Genova. In positivo, invece, il trend su La Spezia, Livorno, Venezia e Napoli. Monitorando, nello specifico, lo scalo di Genova, è il primo anno di leggera flessione dopo una crescita continua e costante dal 2021" «Per le merci reefer in export dall'Italia - dice Paolo Pessina, presidente di Federagenti, a proposito del settore reefer e logistica del freddo - il 2024 si è chiuso con una buona performance rispetto al 2023: parliamo di circa un +5% pari a un incremento globale di 8.605 teu, anche se alcuni porti hanno subito consistenti flessioni, legate anche alla crisi geopolitica in atto in aree strategiche del Paese. Il maggior impulso alla crescita dell'export è quella del non stagionale che ha visto buoni volumi soprattutto per foodstuff, dairy products, wine, mentre il segmento della carne congelata nel 2024 ha confermato gli usuali flussi verso West Africa e Sud-Est Asia a fronte però dei soliti e noti problemi sull'esportazioni di carne congelata suina per la Cina, commodity che in passato aveva fornito i volumi più interessanti su questo settore». Il settore della frutta? «Il segmento frutta, che nel nostro Paese risente da sempre della mancanza di una vera e propria contro-stagione nel periodo maggio-luglio a livello di varietà di prodotti in esportazione overseas, per le due principali commodities, mele e kiwi, ha fatto segnare un discreto flusso: per le mele (con l'Egitto, una delle più importanti destinazioni per questa merce, che ha mantenuto mediamente gli stessi volumi del 2023) e una riduzione per la parte kiwi che di anno in anno è sempre più impattata dalla forte crescita/concorrenza di Grecia e Iran e dal fatto che sulla parte east bound per il far east l'anno scorso siano state utilizzate anche reefer vessels che hanno ulteriormente ridotto il volume a disposizione per la parte container. Riguardo alle destinazioni, in confronto con il 2023, si sono registrati ottimi volumi su Usa, Israele e Giappone. I nostri scali sono attrezzati, dal punto di vista infrastrutturale, per movimentati certi prodotti? «Per quanto riguarda i maggiori porti di imbarco, rispetto al 2023, si registrano perdite di volume su Vado, Trieste e Genova. In positivo, invece, il trend su La Spezia, Livorno, Venezia e Napoli. Monitorando, nello specifico, lo scalo di Genova, è il primo anno di leggera flessione dopo una crescita continua e costante dal 2021 a oggi. Le sfide e opportunità per il 2025 saranno certamente funzione diretta della situazione geopolitica e mi riferisco in particolare alla situazione medio orientale, a cui è anche legata la riapertura totale del Canale di Suez, allo sviluppo del conflitto tra Russia e Ucraina e alla politica commerciale che verrà messa in atto da Trump a cui vedremo se seguirà una reazione della Cina. Esistono poi altri fattori che potranno determinare cambiamenti nell'assetto del mercato fra cui l'arrivo di Gemini con conseguente effetto domino sullo scacchiere di servizi e cooperazioni;



"Per quanto riguarda i maggiori porti di imbarco, rispetto al 2023, si registrano perdite di volume su Vado, Trieste e Genova. In positivo, invece, il trend su La Spezia, Livorno, Venezia e Napoli. Monitorando, nello specifico, lo scalo di Genova, è il primo anno di leggera flessione dopo una crescita continua e costante dal 2021" «Per le merci reefer in export dall'Italia - dice Paolo Pessina, presidente di Federagenti, a proposito del settore reefer e logistica del freddo - il 2024 si è chiuso con una buona performance rispetto al 2023: parliamo di circa un +5% pari a un incremento globale di 8.605 teu, anche se alcuni porti hanno subito consistenti flessioni, legate anche alla crisi geopolitica in atto in aree strategiche del Paese. Il maggior impulso alla crescita dell'export è quella del non stagionale che ha visto buoni volumi soprattutto per foodstuff, dairy products, wine, mentre il segmento della carne congelata nel 2024 ha confermato gli usuali flussi verso West Africa e Sud-Est Asia a fronte però dei soliti e noti problemi sull'esportazioni di carne congelata suina per la Cina, commodity che in passato aveva fornito i volumi più interessanti su questo settore». Il settore della frutta? «Il segmento frutta, che nel nostro Paese risente da sempre della mancanza di una vera e propria contro-stagione nel periodo maggio-luglio a livello di varietà di prodotti in esportazione overseas, per le due principali commodities, mele e kiwi, ha fatto segnare un discreto flusso: per le mele (con l'Egitto, una delle più importanti destinazioni per questa merce, che ha mantenuto mediamente gli stessi volumi del 2023) e una riduzione per la parte kiwi che di anno in anno è sempre più impattata dalla forte crescita/concorrenza di Grecia e Iran e dal fatto che sulla parte east bound per il far east l'anno scorso siano state utilizzate anche reefer vessels che hanno ulteriormente ridotto il volume a disposizione per la parte container. Riguardo alle destinazioni, in confronto con il 2023, si sono registrati ottimi volumi su Usa, Israele e Giappone. I nostri scali sono attrezzati, dal punto di vista infrastrutturale, per movimentati certi prodotti? «Per quanto riguarda i maggiori porti di imbarco, rispetto al 2023, si registrano perdite di volume su Vado, Trieste e Genova. In positivo, invece, il trend su La Spezia, Livorno, Venezia e Napoli. Monitorando, nello specifico, lo scalo di Genova, è il primo anno di leggera flessione dopo una crescita continua e costante dal 2021 a oggi. Le sfide e opportunità per il 2025 saranno certamente funzione diretta della situazione geopolitica e mi riferisco in particolare alla situazione medio orientale, a cui è anche legata la riapertura totale del Canale di Suez, allo sviluppo del conflitto tra Russia e Ucraina e alla politica commerciale che verrà messa in atto da Trump a cui vedremo se seguirà una reazione della Cina. Esistono poi altri fattori che potranno determinare cambiamenti nell'assetto del mercato fra cui l'arrivo di Gemini con conseguente effetto domino sullo scacchiere di servizi e cooperazioni;

## The Medi Telegraph

Genova, Voltri

---

l'integrità delle schedule dovrà essere garantita in modo da poter assicurare un numero maggiore di sailings rispetto a quanto fatto nel 2024». Quali sono, dal suo punto di vista, i principali investimenti da fare sulle nostre banchine per incrementare i traffici? «Detto che anche le filiere del reefer richiedono nella portualità mondiale spazi di accentuata specializzazione - chiude il presidente di Federagenti - si può affermare che per gli scali italiani, in un quadro logistico integrato, si pone il problema principale legato alla disponibilità dei vuoti. Per concludere: la sempre maggior parcellizzazione del carico e le revenue mediamente più alte su questo segmento, portano ad un crescente numero di clienti interessati alla parte Rf, una buona cosa che porta però, nel day to day, ad un maggior sforzo amministrativo nella gestione di un carico sempre più polverizzato».

## Informatore Navale

La Spezia

### FINCANTIERI: CERIMONIA DI CAMBIO NOME PER LE DUE MPC/PPA DESTINATE ALLA MARINA INDONESIA

Si è tenuta presso il cantiere Fincantieri di Muggiano (La **Spezia**) la cerimonia di cambio nome delle due unità MPC/PPA (Multipurpose Combat Ship/PPA) vendute alla Marina Indonesiana, nell'ambito del contratto firmato dal Gruppo nel 2024 per un valore di circa 1,18 miliardi di euro. All'evento hanno partecipato, fra gli altri, Biagio Mazzotta, Presidente di Fincantieri, Dario Deste, Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri, l'Ammiraglio Muhammad Ali, Capo di Stato Maggiore della Marina Indonesiana e l'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, a sottolineare l'importanza della cooperazione tra i due Paesi nel settore della difesa navale. Le due MPC/PPA ex "Marcantonio Colonna" e "Ruggiero di Lauria", originariamente quinta e sesta unità destinate alla Marina Militare, hanno ricevuto i seguenti nuovi nomi, KRI BRAWIJAYA-320 e KRI PRABU SILIWANGI-321. Il contratto di fornitura, che ha origine dall'interesse suscitato durante le campagne navali delle MPC/PPA "Francesco Morosini" e "Raimondo Montecuccoli" in Indonesia rispettivamente nel 2023 e 2024, rappresenta un importante sviluppo della partnership strategica tra Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano. Le due unità, costruite presso il cantiere integrato di Fincantieri di Riva Trigoso-Muggiano, saranno le unità combattenti maggiori della Marina Indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani. La MPC/PPA rappresenta una tipologia di nave altamente flessibile con capacità di assolvere a molteplici compiti che vanno dalla nave combattente di prima linea al pattugliamento con capacità di soccorso in mare, nonché alle operazioni di Protezione Civile. Le due unità saranno consegnate alla Marina Indonesiana nel corso del 2025.

Informatore Navale	
<b>FINCANTIERI: CERIMONIA DI CAMBIO NOME PER LE DUE MPC/PPA DESTINATE ALLA MARINA INDONESIA</b>	
01/29/2025 21:01	
<p>Si è tenuta presso il cantiere Fincantieri di Muggiano (La Spezia) la cerimonia di cambio nome delle due unità MPC/PPA (Multipurpose Combat Ship/PPA) vendute alla Marina Indonesiana, nell'ambito del contratto firmato dal Gruppo nel 2024 per un valore di circa 1,18 miliardi di euro. All'evento hanno partecipato, fra gli altri, Biagio Mazzotta, Presidente di Fincantieri, Dario Deste, Direttore Generale della Divisione Navi Militari di Fincantieri, l'Ammiraglio Muhammad Ali, Capo di Stato Maggiore della Marina Indonesiana e l'Ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, a sottolineare l'importanza della cooperazione tra i due Paesi nel settore della difesa navale. Le due MPC/PPA ex "Marcantonio Colonna" e "Ruggiero di Lauria", originariamente quinta e sesta unità destinate alla Marina Militare, hanno ricevuto i seguenti nuovi nomi, KRI BRAWIJAYA-320 e KRI PRABU SILIWANGI-321. Il contratto di fornitura, che ha origine dall'interesse suscitato durante le campagne navali delle MPC/PPA "Francesco Morosini" e "Raimondo Montecuccoli" in Indonesia rispettivamente nel 2023 e 2024, rappresenta un importante sviluppo della partnership strategica tra Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano. Le due unità, costruite presso il cantiere integrato di Fincantieri di Riva Trigoso-Muggiano, saranno le unità combattenti maggiori della Marina Indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani. La MPC/PPA rappresenta una tipologia di nave altamente flessibile con capacità di assolvere a molteplici compiti che vanno dalla nave combattente di prima linea al pattugliamento con capacità di soccorso in mare, nonché alle operazioni di Protezione Civile. Le due unità saranno consegnate alla Marina Indonesiana nel corso del 2025.</p>	

## Seconda giornata di protesta dei trattori al porto di Ravenna: "Chiediamo lo Stato di Crisi e la tutela del Made in Italy" fotogallery

Questa mattina, 29 gennaio, erano una trentina i trattori presenti al **Porto di Ravenna**, tra gli stabilimenti Docks cereali ed Eurodocks, per la seconda giornata di protesta promossa, su tutto il territorio nazionale, da COAPI - Coordinamento agricoltori e pescatori italiani. Agricoltori, allevatori e pescatori di varie associazioni, provenienti da tutta la Romagna, hanno aderito al manifesto prodotto dal coordinamento COAPI, contro la crisi delle piccole e medie imprese dell'agricoltura, della pesca e della trasformazione artigianale.

di 21 Galleria fotografica Protesta agricoltori al **Porto di Ravenna**

"Manifestiamo per chiedere lo Stato di Crisi, la tutela del Made in Italy e il blocco delle importazioni sleali - spiegano dal presidio al **porto** - Servono atti straordinari ed eccezionali per tamponare le emergenze, evitare la perdita ulteriore di tessuto produttivo e invertire la tendenza all'impoverimento rurale e delle comunità costiere. Serve un Piano di Azione Straordinaria per salvare le piccole e medie imprese dell'agricoltura, dell'allevamento e della pesca".



RavennaNotizie.it

**Seconda giornata di protesta dei trattori al porto di Ravenna: "Chiediamo lo Stato di Crisi e la tutela del Made in Italy" fotogallery**



01/29/2025 12:55

Questa mattina, 29 gennaio, erano una trentina i trattori presenti al Porto di Ravenna, tra gli stabilimenti Docks cereali ed Eurodocks, per la seconda giornata di protesta promossa, su tutto il territorio nazionale, da COAPI - Coordinamento agricoltori e pescatori italiani. Agricoltori, allevatori e pescatori di varie associazioni, provenienti da tutta la Romagna, hanno aderito al manifesto prodotto dal coordinamento COAPI, contro la crisi delle piccole e medie imprese dell'agricoltura, della pesca e della trasformazione artigianale. di 21 Galleria fotografica Protesta agricoltori al Porto di Ravenna "Manifestiamo per chiedere lo Stato di Crisi, la tutela del Made in Italy e il blocco delle importazioni sleali - spiegano dal presidio al porto - Servono atti straordinari ed eccezionali per tamponare le emergenze, evitare la perdita ulteriore di tessuto produttivo e invertire la tendenza all'impoverimento rurale e delle comunità costiere. Serve un Piano di Azione Straordinaria per salvare le piccole e medie imprese dell'agricoltura, dell'allevamento e della pesca".

## Quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna - Castel Bolognese: le osservazioni dei gruppi di minoranza di Solarolo

Ieri sera alle ore 21:54 siamo riusciti ad inviare (all'apposito indirizzo mail), ad Andrea Pillon responsabile del dibattito pubblico di RFI le nostre "osservazioni congiunte" quali gruppi consiliari Insieme Salviamo Solarolo e Sì Cambia Solarolo. Le nostre osservazioni sono il frutto di uno studio approfondito della tematica relativa all'alta velocità ferroviaria, e del trasporto merci per via ferrata dal Baltico alla Sicilia, dal contatto permanente diretto con la cittadinanza solarolese (tutta, non solo di coloro in predicato di trovarsi la casa abbattuta, o di un pilone in giardino, o di vedere il proprio podere tagliato in due, ecc ecc), dalla partecipazione alle iniziative del Comitato alta velocità Solarolo (al quale come singoli cittadini abbiamo aderito - pur non facendo parte del direttivo), dalla partecipazione all'assemblea congiunta dei quattro comitati (Solarolo - Imola - Castel San Pietro e San Lazzaro di Savena), svoltasi a Imola lunedì con una partecipazione straordinaria, nonché dallo studio della geografia del territorio di Solarolo e dei comuni limitrofi. Le nostre osservazioni si compendiano in quasi quattro pagine, con ben descritte le nostre proposte alternative per "salvare Solarolo dalla devastazione", e comunque non impedire il progresso, anzi favorirlo senza costruire opere inutili e sbagliate, permettendo la velocizzazione del trasporto persone e merci per vie ferrate. Vogliamo altresì fare una sottolineatura: i due capigruppo di minoranza che avevano chiesto l'istituzione di una commissione consiliare speciale temporanea per effettuare insieme tutto ciò che abbiamo dovuto fare da soli, si sono visti "bocciare" la commissione da parte della sindaca e di tutti i consiglieri di maggioranza. Ancora oggi ci chiediamo (e non solo noi - ma moltissimi solarolesi), perchè? Decisione autonoma della sindaca? Suggerimento dell'"enfant prodige" (vice sindaco)? Imposizione della segreteria del PD locale, o di istanze più altolocate dello stesso? Comunque l'avvocata sindaca, una risposta dovrà darla giovedì 6 febbraio nella seduta del consiglio comunale davanti ad una platea (nei posti riservati al pubblico), che si prevede affollatissimi, nonché ai solarolese che vedranno comodamente da casa in streaming. Per quanto riguarda i contenuti delle "osservazioni", si allega copia dell'originale inviato al responsabile del dibattito pubblico di RFI (ovviamente tagliate per la privacy le firme in calce). Questo documento ci è stato difficile redigerlo tecnicamente e trasmetterlo con un segnale internet debolissimo, in quanto non abbiamo accesso ai mezzi del palazzo (ovviamente riservati solo alla maggioranza consigliere - giunta e sindaca): "par condicio dove sei"? Per quanto riguarda la segnalazione di inadempienza del comune, ieri mattina alle ore 8:45 ci è giunta una "comunicazione avvio istruttoria" dal Difensore civico Emilia-Romagna. La comunicazione (giuntaci tramite posta elettronica), dice: "con la presente siamo a comunicarle di aver ricevuto la sua istanza indirizzata al difensore civico a cui è stato assegnato il n.ro (omissis).



Ieri sera alle ore 21:54 siamo riusciti ad inviare (all'apposito indirizzo mail), ad Andrea Pillon responsabile del dibattito pubblico di RFI le nostre "osservazioni congiunte" quali gruppi consiliari Insieme Salviamo Solarolo e Sì Cambia Solarolo. Le nostre osservazioni sono il frutto di uno studio approfondito della tematica relativa all'alta velocità ferroviaria, e del trasporto merci per via ferrata dal Baltico alla Sicilia, dal contatto permanente diretto con la cittadinanza solarolese (tutta, non solo di coloro in predicato di trovarsi la casa abbattuta, o di un pilone in giardino, o di vedere il proprio podere tagliato in due ecc... ecc...), dalla partecipazione alle iniziative del Comitato alta velocità Solarolo (al quale come singoli cittadini abbiamo aderito - pur non facendo parte del direttivo), dalla partecipazione all'assemblea congiunta dei quattro comitati (Solarolo - Imola - Castel San Pietro e San Lazzaro di Savena), svoltasi a Imola lunedì con una partecipazione straordinaria, nonché dallo studio della geografia del territorio di Solarolo e dei comuni limitrofi. Le nostre osservazioni si compendiano in quasi quattro pagine, con ben descritte le nostre proposte alternative per "salvare Solarolo dalla devastazione", e comunque non impedire il progresso, anzi favorirlo senza costruire opere inutili e sbagliate, permettendo la velocizzazione del trasporto persone e merci per vie ferrate. Vogliamo altresì fare una sottolineatura: i due capigruppo di minoranza che avevano chiesto l'istituzione di una commissione consiliare speciale temporanea per effettuare insieme tutto ciò che abbiamo dovuto fare da soli, si sono visti "bocciare" la commissione da parte della sindaca e di tutti i consiglieri di maggioranza. Ancora oggi ci chiediamo (e non solo noi - ma moltissimi solarolesi), perchè? Decisione autonoma della sindaca? Suggerimento dell'"enfant prodige" (vice sindaco)? Imposizione della segreteria del PD locale, o di istanze più altolocate dello stesso? Comunque l'avvocata sindaca, una risposta dovrà darla giovedì 6 febbraio nella seduta del consiglio comunale davanti ad una platea (nei posti riservati al pubblico), che si prevede affollatissimi, nonché ai solarolese che vedranno comodamente da casa in streaming. Per quanto riguarda i contenuti delle "osservazioni", si allega copia dell'originale inviato al responsabile del dibattito pubblico di RFI (ovviamente tagliate per la privacy le firme in calce). Questo documento ci è stato difficile redigerlo tecnicamente e trasmetterlo con un segnale internet debolissimo, in quanto non abbiamo accesso ai mezzi del palazzo (ovviamente riservati solo alla maggioranza consigliere - giunta e sindaca): "par condicio dove sei"? Per quanto riguarda la segnalazione di inadempienza del comune, ieri mattina alle ore 8:45 ci è giunta una "comunicazione avvio istruttoria" dal Difensore civico Emilia-Romagna. La comunicazione (giuntaci tramite posta elettronica), dice: "con la presente siamo a comunicarle di aver ricevuto la sua istanza indirizzata al difensore civico a cui è stato assegnato il n.ro (omissis).

## RavennaNotizie.it

### Ravenna

---

Il funzionario responsabile dell'istruttoria è Anna Gnesin tel. (omissis) - email difensore civico (omissis); la informiamo inoltre che: - la richiesta di intervento del difensore civico non sospende i termini per l'eventuale impugnazione degli atti; - sono in corso approfondimenti in merito alla richiesta presentata; - sarà nostra cura informarla sull'andamento, nonché sull'esito del procedimento. Si informa, altresì, che, nel corso del procedimento, il contenuto dell'istanza da lei presentata potrà essere messo a conoscenza delle controparti." La controparte sindaca di Solarolo era già informata, in quanto la segnalazione era stata inviata anche ad essa per conoscenza. Gli "omissis" inseriti da noi sono per la "privacy". Ermanno Zacchini - Insieme Salviamo Solarolo Carlo Mucchi - Sì Cambia Solarolo OSSERVAZIONI AL PROGETTO «QUADRUPPLICAMENTO LINEA FERROVIARIA BOLOGNA - CASTEL BOLOGNESE RIOLO TERME» RIBADITO: tutto quanto contenuto nella lettera di Segnalazione di Inadempimento del Comune di Solarolo su menzionata. CONSIDERATO CHE: l'economia Solarolese (al di là di alcune aziende artigianali e piccoli negozi commerciali) si basa su una notevole e fiorente agricoltura, con vigneti, frutticoltura e floricultura (dotati di impianti innovativi e altamente specializzati), ricavanti prodotti di altissima qualità "DOC", che vengono esportati non solo in tutta Italia, ma pure nell'intera EUROPA (ed oltre); Un'opera così devastante per il territorio di Solarolo comporterebbe la distruzione dell'intero tessuto socio-economico, ambientale e paesaggistico (nonché le abitazioni della popolazione), danni irreversibili che porterebbero la popolazione ad emigrare forzatamente in altre località: la fine di SOLAROLO! RICORDANDO CHE SOLAROLO HA GIA' SUBITO TRE DEVASTAZIONI: LA PRIMA: Nell'inverno-primavera 1944-1945 SOLAROLO (durante la guerra trovandosi a soli 800 m. dalla linea del fronte), conseguentemente ai bombardamenti e cannonate Alleate (al 70 %), nonché alle ritorsioni-rappresaglie dei tedesco-nazisti (al 30 %): Fu il comune della Provincia di **RAVENNA** che (oltre ad immani distruzioni ed oltre 500 feriti), con quasi il 12% di caduti civili (tra cui 33 bambini) su una popolazione di allora di 4.250 circa abitanti, in percentuale rapportando i caduti e agli abitanti degli altri comuni, significano che SOLAROLO ha avuto il maggior numero di morti della Provincia di **Ravenna**. Nello stesso rapporto percentuale con i comuni dell'intera Regione EMILIA-ROMAGNA, SOLAROLO è seconda in questa "nefanda graduatoria" preceduta solo da MARZABOTTO. Quest'anno l'11 aprile, è l'80° Anniversario della Liberazione di Solarolo; I Solarolesi finita la guerra (con pochi aiuti - solo baracche di legno rimaste li abitate fino al 1966), ricostruirono il Paese, raccogliendo e scalcinando le macerie per riutilizzarle nella ricostruzione che durò ben oltre vent'anni. Ricordo che io stesso (Ermanno Zacchini), avevo all'ora 6 anni ed andavo con mio padre a raccogliere e scalcinare mattoni riutilizzabili tra le macerie, ma non ero il solo, c'erano anche i miei coetanei, non eravamo pagati, eravamo tutti volontari (ricevevamo un sommario pasto nella gavetta), e poi di nuovo all'opera LA SECONDA: A metà anni 60 l'intero territorio di SOLAROLO è stato tagliato in due dall'Autostrada A.14 e successivamente con l'A.14 bis è stato "affettato" in tre, divenendo l'unico comune della Provincia di **Ravenna** invaso da due autostrade! I lavori durarono circa quattro anni per volta, per passare da una parte all'altra delle varie fette del nostro

## RavennaNotizie.it

### Ravenna

---

Comune si perdevano ore (bloccati da scavatrici, betoniere ed altri macchinari, negli stretti viottoli di campagna), per non parlare dei rumori, un viverci infernale! Per acquietarci ci promisero "opere di compensazione", chiedevamo una circonvallazione con "cavalca-ferrovia" (per ovviare al passaggio a livello che blocca spesso anche per 40-45 minuti la circolazione da una parte all'altra del paese). SONO PASSATI 50 ANNI (mezzo secolo): CHI L'HA VISTO IL CAVALCAVIA E LA CIRCONVALLAZIONE, DOVE SONO !?!?!? LA TERZA: Il 17 maggio 2023 SOLAROLO ha subito una catastrofica inondazione, case notevolmente danneggiate, aziende artigianali e commerciali "semidistrutte", l'agricoltura "ancora peggio". La laboriosa popolazione di SOLAROLO, ritiratasi l'acqua ha ripulito le case (gettando via più della metà dei mobili, suppellettili, cucine, frigoriferi, TV, lavatrici, ecc), le aziende artigianali pure, quelle agricole hanno dovuto rifare gli impianti (che arriveranno a produrre solo fra un paio di anni). I rimborsi danni non si possono manco chiedere, perché ci viene chiesto ???? di comprovare ciò che abbiamo perduto e gettato in strada (poi prelevato dal "ragno dell'Hera), avevamo la melma fino al ginocchio, cosa dovevamo fare?, la foto a quanto gettato via? Era irriconoscibile, dovevamo ripulirlo o lavarlo prima, UN'ASSURDITA! ED ECCO IN ARRIVO LA "QUARTA"! Ora con la costruzione del "Quadruplicamento linea ferroviaria Bologna-CastelBolognese-Ravenna" (ed un'ipotetica variante di tracciato che prevede l'attraversamento di tutto il territorio del nostro Comune da una doppia linea ferroviaria sopraelevata costruita su piloni), il nostro paese diverrebbe diviso in "quattro fette" (più altre quattro, conseguenti "gli sfocchi di congiungimento alle linee ferroviarie già esistenti), con conseguente impedimento ad investimenti produttivi industriali, nonché immensi danni all'agricoltura, attuale principale risorsa economica e di occupazione in loco del nostro paese: la fine di Solarolo! Alla luce e considerazioni di quanto esposto, SI PROPONE E CHIEDE: Di riconsiderare daccapo tutto il progetto di R.F.I. oggetto della discussione, prendendo in considerazione quanto emerso nella Pubblica Assemblea degli aderenti ai vari Comitati sorti spontaneamente a: IMOLA, SOLAROLO, CASTEL SAN PIETRO e SAN LAZZARO DI SAVENA svoltasi ieri sera ad IMOLA con una imponente partecipazione e consensi, che qui di seguito succintamente riproduciamo: NUOVA DIRETTRICE ADRIATICA Il porto di Ravenna è l'unico porto merci della regione ed è attualmente interessato da rilevanti lavori di potenziamento infrastrutturale. Si propone quindi come uno dei maggiori porti commerciali non solo a livello nazionale, ma anche di interesse internazionale. In realtà tutti i maggiori porti commerciali italiani sono oggetto di ampliamenti. In particolare si è delineato un forte interesse di costituire una nuova linea merci che parta dalla Sicilia e, attraversando il futuro ponte sullo stretto proceda verso nord sulla Diretrice Adriatica, connettendo i maggiori porti sulla costa Adriatica (Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste), motivo per cui nel 2024 è stato previsto un prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico fino a Bari. In questo quadro manca ancora un elemento determinante del panorama geopolitico globale, cioè l'accordo per la realizzazione del nuovo corridoio economico IMEC, India-Middle East-Europe Economic Corridor concordato al G20 a New Delhi del 2023, che vede in prima linea l'Italia. Questo corridoio è ancora in corso di definizione,

ma considerando il recentissimo Piano d'Azione strategico congiunto Italia-India e le dichiarazioni del Presidente del Consiglio è doveroso prendere atto dell'aspetto strategico dell'aumento dei flussi sulla nostra rete infrastrutturale. La Direttrice Adriatica dovrebbe essere intesa come l'asse portante del traffico merci Sud-Nord che colleghi i principali porti italiani con la rete TEN-T in direzione Nord Europa. In quest'ottica non vi sarebbe alcun senso nel convogliare tutto il traffico merci proveniente da sud sul nodo di Bologna, già congestionato sia su ferro che su gomma. Tantomeno è giustificato aggiungervi anche quello, in netto aumento, proveniente dal porto di Ravenna. Il tracciamento dovrebbe collegare il più direttamente possibile i principali nodi logistici, connettere direttamente il porto di Ravenna svincolandosi il più possibile dalle linee storiche. Da Ravenna, la prosecuzione in direzione Ferrara (e non Solarolo o Faenza), per innestarsi nel corridoio TEN-T in direzione Nord ed Est Europa (dove è già ora diretto il 50 % ca. del flusso merci), per connettersi al polo logistico di Bologna, ad Altedo, circa 30 km a nord dal Bivio S. Vitale, dove l'attuale progetto di quadruplicamento della linea Bologna - Castel Bolognese prevede di far confluire tutto il traffico merci. In considerazione di quanto sopra esposto: un'ulteriore proroga del tempo per le osservazioni, periodo nel quale si interrompa anche temporaneamente il progetto fino a quando non siano stati soddisfatti tutti gli obblighi di legge in materia di partecipazione e trasparenza. La continuazione in tunnel del tratto TOSCANELLA-IMOLA proposto dal "Comitato NoViadotto" (con osservazione fornita il 06.08.2024), con transito sotterraneo anche nell'intero territorio di SOLAROLO. Provenendo da Imola (sopra o sottoterra), continuare il percorso nel territorio del Comune di Castel-Bolognese, a Sud dell'A.14, quindi a metà distanza tra la Via Barignano e l'esistente linea ferroviaria BOLOGNA-RIMINI, con uno sfiocco (oltrepassata l'attuale linea CASTELBOLOGNESE-RAVENNA), da allacciarsi alla BOLOGNA-RIMINI e nel territorio del Comune di Faenza l'altro sfiocco destinazione GRANAROLO FAENTINO, per allacciarsi alla linea (già principalmente uso treni-merci), proseguendo da lì verso RAVENNA. Nelle zone di CastelBolognese (tanto ad Ovest quanto ad Est della ferrovia CASTEL-BOLOGNESE-RAVENNA, come pure in quella oltre il fiume Senio del Faentino, ci sono meno case di quanto nel territorio di Solarolo, e nessuna industria. Inoltre nel territorio di Solarolo dovrebbero scavalcare due volte l'autostrada (A.14 + A.14 bis), mentre con questa variante la A.14 andrebbe scavalcata una sola volta: in leggera diagonale (evitando la zona "LE MAIOLICHE"), e subito dopo oltrepassata la A.14, lo sfiocco destinazione linea ferroviaria FAENZA-GRANAROLO FAENTINO. Tutto ciò "osserviamo" (suggerendo e proponendo), quali a nostro parere più giuste soluzioni, "meno invadenti e più rispettose dell'ambiente, delle economie e delle popolazioni emiliano-romagnole.

## Declassamento dogana: a Ravenna si teme per l'economia e la tenuta dei posti di lavoro del porto

Il declassamento della dogana del **porto** di **Ravenna** in terza fascia sta mettendo in allarme l'intera economia attorno allo scalo bizantino. La decisione dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli sta risultando incomprensibile ai più in questi giorni. Il rischio è di un rallentamento e quindi di un depotenziamento delle attività del **porto**. Uno scalo internazionale a rilento potrebbe portare gli operatori a dirigersi altrove, con gravi ricadute economiche e di tenuta dei posti di lavoro. Oggi, attorno al **porto** di **Ravenna**, ruotano 2 miliardi di euro all'anno, fra gettito e IVA. Si tratta del primo **porto** in Italia per rinfuse solide, in grado di movimentare anche farine, argille, prodotti petroliferi, siderurgici, chimici, alcoli, container e ovviamente passeggeri. Nel 2024 sono state movimentate 25 milioni di tonnellate di merci.



## Quadruplicamento ferroviario: i gruppi di minoranza a Solarolo presentano le loro osservazioni

I gruppi consiliari di opposizione di Solarolo, "Insieme salviamo Solarolo" e "Sì cambia Solarolo", hanno inviato ad RFI le rispettive osservazioni legati al progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese. Il progetto presenta un importante snodo proprio nel territorio di Solarolo. "Le nostre osservazioni si compendiano in quasi quattro pagine, con ben descritte le nostre proposte alternative per "SALVARE SOLAROLO DALLA DEVASTAZIONE", e comunque NON IMPEDIRE IL PROGRESSO, anzi favorirlo senza costruire opere inutili e sbagliate, permettendo la velocizzazione del trasporto persone e merci per vie ferrate. Vogliamo altresì fare una sottolineatura: i due Capigruppo di Minoranza che avevano chiesto l'istituzione di una COMMISSIONE CONSILIARE SPECIALE TEMPORANEA per effettuare insieme tutto ciò che abbiamo dovuto fare da soli, si sono visti "bocciare" la Commissione da parte della Sindaca e di tutti i Consiglieri di Maggioranza. Ancora oggi ci chiediamo (e non solo noi - ma moltissimi Solarolesi), perché? Decisione autonoma della sindaca? Suggerimento dell' "enfant prodige" (Vice Sindaco)?, imposizione della Segreteria del P.D. locale, o di istanze più altolocate dello stesso? Questo si chiedono i cittadini". Una risposta da parte della giunta è comunque attesa per giovedì 6 febbraio, nella seduta del consiglio comunale. Una seduta che si preannuncia molto affollata. Le osservazioni fanno seguito all'esposto depositato dai due gruppi consiliari contro il Comune. Le osservazioni depositate: "Di riconsiderare daccapo tutto il progetto di R.F.I. oggetto della discussione, prendendo in considerazione quanto emerso nella Pubblica Assemblea degli aderenti ai vari Comitati sorti spontaneamente a: IMOLA, SOLAROLO, CASTEL SAN PIETRO e SAN LAZZARO DI SAVENA svoltasi ieri sera ad IMOLA con una imponente partecipazione e consensi, che qui di seguito succintamente riproduciamo: NUOVA DIRETTRICE ADRIATICA Il porto di Ravenna è l'unico porto merci della regione ed è attualmente interessato da rilevanti lavori di potenziamento infrastrutturale. Si propone quindi come uno dei maggiori porti commerciali non solo a livello nazionale, ma anche di interesse internazionale. In realtà tutti i maggiori porti commerciali italiani sono oggetto di ampliamenti. In particolare si è delineato un forte interesse di costituire una nuova linea merci che parta dalla Sicilia e, attraversando il futuro ponte sullo stretto proceda verso nord sulla Diretrice Adriatica, connettendo i maggiori porti sulla costa Adriatica (Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste), motivo per cui nel 2024 è stato previsto un prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico fino a Bari. In questo quadro manca ancora un elemento determinante del panorama geopolitico globale, cioè l'accordo per la realizzazione del nuovo corridoio economico IMEC, India-Middle East-Europe Economic Corridor concordato al G20 a New Delhi del 2023, che vede in prima linea l'Italia. Questo corridoio è ancora in corso di definizione, ma considerando il recentissimo



I gruppi consiliari di opposizione di Solarolo, "Insieme salviamo Solarolo" e "Sì cambia Solarolo", hanno inviato ad RFI le rispettive osservazioni legati al progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Bologna-Castel Bolognese. Il progetto presenta un importante snodo proprio nel territorio di Solarolo. "Le nostre osservazioni si compendiano in quasi quattro pagine, con ben descritte le nostre proposte alternative per "SALVARE SOLAROLO DALLA DEVASTAZIONE", e comunque NON IMPEDIRE IL PROGRESSO, anzi favorirlo senza costruire opere inutili e sbagliate, permettendo la velocizzazione del trasporto persone e merci per vie ferrate. Vogliamo altresì fare una sottolineatura: i due Capigruppo di Minoranza che avevano chiesto l'istituzione di una COMMISSIONE CONSILIARE SPECIALE TEMPORANEA per effettuare insieme tutto ciò che abbiamo dovuto fare da soli, si sono visti "bocciare" la Commissione da parte della Sindaca e di tutti i Consiglieri di Maggioranza. Ancora oggi ci chiediamo (e non solo noi - ma moltissimi Solarolesi), perché? Decisione autonoma della sindaca? Suggerimento dell' "enfant prodige" (Vice Sindaco)?, imposizione della Segreteria del P.D. locale, o di istanze più altolocate dello stesso? Questo si chiedono i cittadini". Una risposta da parte della giunta è comunque attesa per giovedì 6 febbraio, nella seduta del consiglio comunale. Una seduta che si preannuncia molto affollata. Le osservazioni fanno seguito all'esposto depositato dai due gruppi consiliari contro il Comune. Le osservazioni depositate: "Di riconsiderare daccapo tutto il progetto di R.F.I. oggetto della discussione, prendendo in considerazione quanto emerso nella Pubblica Assemblea degli aderenti ai vari Comitati sorti spontaneamente a: IMOLA, SOLAROLO, CASTEL SAN PIETRO e SAN LAZZARO DI SAVENA svoltasi ieri sera ad IMOLA con una imponente partecipazione e consensi, che qui di seguito succintamente riproduciamo: NUOVA DIRETTRICE ADRIATICA Il porto di Ravenna è l'unico porto merci della regione ed è attualmente interessato da rilevanti lavori di potenziamento infrastrutturale. Si propone quindi come uno dei maggiori porti commerciali non solo a livello nazionale, ma anche di interesse internazionale. In realtà tutti i maggiori porti commerciali italiani sono oggetto di ampliamenti. In particolare si è delineato un forte interesse di costituire una nuova linea merci che parta dalla Sicilia e, attraversando il futuro ponte sullo stretto proceda verso nord sulla Diretrice Adriatica, connettendo i maggiori porti sulla costa Adriatica (Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste), motivo per cui nel 2024 è stato previsto un prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico fino a Bari. In questo quadro manca ancora un elemento determinante del panorama geopolitico globale, cioè l'accordo per la realizzazione del nuovo corridoio economico IMEC, India-Middle East-Europe Economic Corridor concordato al G20 a New Delhi del 2023, che vede in prima linea l'Italia. Questo corridoio è ancora in corso di definizione, ma considerando il recentissimo

Piano d'Azione strategico congiunto Italia-India e le dichiarazioni del Presidente del Consiglio è doveroso prendere atto dell'aspetto strategico dell'aumento dei flussi sulla nostra rete infrastrutturale. La Direttrice Adriatica dovrebbe essere intesa come l'asse portante del traffico merci Sud-Nord che colleghi i principali porti italiani con la rete TEN-T in direzione Nord Europa. In quest'ottica non vi sarebbe alcun senso nel convogliare tutto il traffico merci proveniente da sud sul nodo di Bologna, già congestionato sia su ferro che su gomma. Tantomeno è giustificato aggiungervi anche quello, in netto aumento, proveniente dal porto di Ravenna. Il tracciamento dovrebbe collegare il più direttamente possibile i principali nodi logistici, connettere direttamente il porto di Ravenna svincolandosi il più possibile dalle linee storiche. Da Ravenna, la prosecuzione in direzione Ferrara (e non Solarolo o Faenza), per innestarsi nel corridoio TEN-T in direzione Nord ed Est Europa (dove è già ora diretto il 50 % ca. del flusso merci), per connettersi al polo logistico di Bologna, ad Altedo, circa 30 km a nord dal Bivio S. Vitale, dove l'attuale progetto di quadruplicamento della linea Bologna - Castel Bolognese prevede di far confluire tutto il traffico merci. In considerazione di quanto sopra esposto: un'ulteriore proroga del tempo per le osservazioni, periodo nel quale si interrompa anche temporaneamente il progetto fino a quando non siano stati soddisfatti tutti gli obblighi di legge in materia di partecipazione e trasparenza. (Pag. 3) La continuazione in tunnel del tratto TOSCANELLA-IMOLA proposto dal "Comitato NoViadotto" (con osservazione fornita il 06.08.2024), con transito sotterraneo anche nell'intero territorio di SOLAROLO. Provenendo da Imola (sopra o sottoterra), continuare il percorso nel territorio del Comune di Castel-Bolognese, a Sud dell'A.14, quindi a metà distanza tra la Via Barignano e l'esistente linea ferroviaria BOLOGNA-RIMINI, con uno sfiocco (oltrepassata l'attuale linea CASTELBOLOGNESE-RAVENNA), da allacciarsi alla BOLOGNA-RIMINI e nel territorio del Comune di Faenza l'altro sfiocco destinazione GRANAROLO FAENTINO, per allacciarsi alla linea (già principalmente uso treni-merci), proseguendo da lì verso RAVENNA. Nelle zone di CastelBolognese (tanto ad Ovest quanto ad Est della ferrovia CASTEL-BOLOGNESE-RAVENNA, come pure in quella oltre il fiume Senio del Faentino, ci sono meno case di quanto nel territorio di Solarolo, e nessuna industria. Inoltre nel territorio di Solarolo dovrebbero scavalcare due volte l'autostrada (A.14 + A.14 bis), mentre con questa variante la A.14 andrebbe scavalcata una sola volta: in leggera diagonale (evitando la zona "LE MAIOLICHE"), e subito dopo oltrepassata la A.14, lo sfiocco destinazione linea ferroviaria FAENZA-GRANAROLO FAENTINO".

## Traffico bus Porto Corsini. La Pigna e Lega: "Piazzale esterno al di fuori del lido e vaporetto"

Un piazzale esterno all'abitato di Porto Corsini per i pullman e le auto diretti al Terminal Crociere per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, e un vaporetto con almeno 350 posti per il trasporto delle persone: questa è la soluzione proposta dai gruppi consiliari La Pigna, Città-Forese-Lidi e Lega Salvini Premier su suggerimento del Capogruppo Gianfilippo Nicola Rolando LSP al Comune di Ravenna e all'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centro Settentrionale per risolvere definitivamente il problema del traffico extralocale nel paese, che crea enormi disagi e pericoli per i residenti. Il gruppo consiliare La Pigna, in collaborazione con Città-Forese-Lidi e il gruppo consiliare Lega Salvini Premier, ha incaricato l'ingegnere Andrea Barbieri di redigere un progetto su questo problema. Il progetto sarà illustrato nei dettagli ai residenti di Porto Corsini durante incontri organizzati dai gruppi consiliari nei primi mesi del 2025. La soluzione emersa prevede di spostare il punto di arrivo dei pullman in una posizione esterna al paese, facilitando l'arrivo e il caricamento dei mezzi di trasporto, eliminando così tutto il traffico extralocale dalle strade del paese: "Si propone un grande, agevole e spazioso parcheggio prima dell'ingresso al paese, dove tutto il traffico generato dai crocieristi possa essere assorbito o attenuato. L'area ideale identificata per questo scopo si trova immediatamente a monte dell'abitato. Il progetto è concreto, fattibile e con costi estremamente ridotti per quanto riguarda le infrastrutture viarie, considerando che sia il terminal crociere che il piazzale corriere sono attigui al mare senza ostacoli intermedi". La strategia consiste nel trasportare i viaggiatori via mare, dal molo del terminal crociere al piazzale delle corriere, utilizzando un vaporetto con capacità di almeno 350 persone. "In pratica, si prevede di allestire un punto di imbarco sul molo del terminal crociere e di seguire una rotta che porti fino al nuovo piazzale corriere, dove sarà costruito un molo adiacente all'area del piazzale. Qui, i passeggeri potranno sbarcare agevolmente e rapidamente per salire sui pullman verso le varie destinazioni e viceversa durante la fase di reimbarco sulla nave".



Un piazzale esterno all'abitato di Porto Corsini per i pullman e le auto diretti al Terminal Crociere per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, e un vaporetto con almeno 350 posti per il trasporto delle persone: questa è la soluzione proposta dai gruppi consiliari La Pigna, Città-Forese-Lidi e Lega Salvini Premier su suggerimento del Capogruppo Gianfilippo Nicola Rolando LSP al Comune di Ravenna e all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale per risolvere definitivamente il problema del traffico extralocale nel paese, che crea enormi disagi e pericoli per i residenti. Il gruppo consiliare La Pigna, in collaborazione con Città-Forese-Lidi e il gruppo consiliare Lega Salvini Premier, ha incaricato l'ingegnere Andrea Barbieri di redigere un progetto su questo problema. Il progetto sarà illustrato nei dettagli ai residenti di Porto Corsini durante incontri organizzati dai gruppi consiliari nei primi mesi del 2025. La soluzione emersa prevede di spostare il punto di arrivo dei pullman in una posizione esterna al paese, facilitando l'arrivo e il caricamento dei mezzi di trasporto, eliminando così tutto il traffico extralocale dalle strade del paese: "Si propone un grande, agevole e spazioso parcheggio prima dell'ingresso al paese, dove tutto il traffico generato dai crocieristi possa essere assorbito o attenuato. L'area ideale identificata per questo scopo si trova immediatamente a monte dell'abitato. Il progetto è concreto, fattibile e con costi estremamente ridotti per quanto riguarda le infrastrutture viarie, considerando che sia il terminal crociere che il piazzale corriere sono attigui al mare senza ostacoli intermedi". La strategia consiste nel trasportare i viaggiatori via mare, dal molo del terminal crociere al piazzale delle corriere, utilizzando un

## Tele Romagna 24

Ravenna

### RAVENNA: Dogana, interpellanza di Bakkali contro il declassamento | VIDEO

"Questo declassamento va rivisto ed è una decisione che deve essere presa rapidamente." È fissata per venerdì mattina l'interpellanza parlamentare richiesta con urgenza dalla deputata ravennate Ouidad Bakkali per discutere del declassamento del porto di Ravenna dalla prima alla terza fascia, operato dall'Agenzia delle Dogane. Una scelta giudicata incomprensibile per uno scalo che movimentata 25 milioni di tonnellate di merce e che, lo scorso anno, ha generato un gettito erariale di 2 miliardi di euro tra IVA e dazi. "Tutti i gettiti che non solo vanno alle casse dello Stato - spiega Bakkali - ma che mantengono il nostro porto tra i primi in Italia. Chiediamo, quindi, che si torni su questa scelta, che riteniamo profondamente sbagliata." A rispondere sarà il Ministero dell'Economia e delle Finanze, al quale viene chiesto di revocare il declassamento. A questo si aggiunge anche la lettera inviata da De Pascale direttamente all'Agenzia delle Dogane, in cui esprime "profonda preoccupazione" e chiede all'istituto di riconsiderare la propria decisione. Il provvedimento non è una norma di legge e, quindi, può essere rivisto; serve però la volontà politica.



**(Sito) Adnkronos**

Marina di Carrara

**Maltempo, a Genova si continua a scavare dopo la frana. Cargo si arena in Toscana**

Continuano le ricerche dei vigili del fuoco, rinvenuta una capsula del tempo tra le macerie del muro crollato 29 gennaio 2025 | 09.53 LETTURA: 2 minuti

Continuano a farsi sentire le conseguenze del maltempo oggi, 29 gennaio, in Italia. A Genova sono proseguite tutta la notte le ricerche di eventuali persone coinvolte nel crollo del muro avvenuto ieri mattina in via dei Cinque Santi. Durante le ricerche però i vigili del fuoco hanno fatto un particolare ritrovamento poco prima dell'alba. Rompendo il muro crollato è stata trovata infatti una 'capsula del tempo' che era stava murata durante la costruzione del muro. La capsula conteneva un pacchetto con una carta da gioco: 8 di picche, una schedina del totocalcio, un pacchetto vuoto di sigarette, poche penne e matite, il tutto avvolto in un quotidiano datato 3 aprile 1960.

Toscana Nella notte in Toscana una nave cargo battente bandiera cipriota e lunga oltre 100 metri si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di **Marina** di Massa . La nave Guang Rong si trovava ancorata in rada a **Marina** di **Carrara** ma, a causa delle avverse condizioni meteo, la sua ancora ha iniziato ad arare portando l'imbarcazione verso terra, urtando la poppa contro la testata del pontile di Massa. Sul posto interveniva immediatamente personale della Capitaneria di **porto** di **Marina** di **Carrara** sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che disponeva l'invio in zona di un elicottero del Nucleo Aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. Subito sono partiti i soccorsi: l'equipaggio della nave, composto da 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, è stato portato in sicurezza a terra. Nel corso della mattinata sarà sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera per l'ispezione dello scafo e la valutazione di tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni di rimozione dell'unità.



01/29/2025 09:57

Continuano le ricerche dei vigili del fuoco, rinvenuta una capsula del tempo tra le macerie del muro crollato 29 gennaio 2025 | 09.53 LETTURA: 2 minuti Continuano a farsi sentire le conseguenze del maltempo oggi, 29 gennaio, in Italia. A Genova sono proseguite tutta la notte le ricerche di eventuali persone coinvolte nel crollo del muro avvenuto ieri mattina in via dei Cinque Santi. Durante le ricerche però i vigili del fuoco hanno fatto un particolare ritrovamento poco prima dell'alba. Rompendo il muro crollato è stata trovata infatti una 'capsula del tempo' che era stava murata durante la costruzione del muro. La capsula conteneva un pacchetto con una carta da gioco: 8 di picche, una schedina del totocalcio, un pacchetto vuoto di sigarette, poche penne e matite, il tutto avvolto in un quotidiano datato 3 aprile 1960.

Toscana Nella notte in Toscana una nave cargo battente bandiera cipriota e lunga oltre 100 metri si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di Marina di Massa . La nave Guang Rong si trovava ancorata in rada a Marina di Carrara ma, a causa delle avverse condizioni meteo, la sua ancora ha iniziato ad arare portando l'imbarcazione verso terra, urtando la poppa contro la testata del pontile di Massa. Sul posto interveniva immediatamente personale della Capitaneria di porto di Marina di Carrara sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che disponeva l'invio in zona di un elicottero del Nucleo Aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. Subito sono partiti i soccorsi: l'equipaggio della nave, composto da 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, è stato portato in sicurezza a terra. Nel corso della mattinata sarà sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera per

## Maltempo, nave cipriota arenata sulla costa di Marina di Massa

MASSA (ITALPRESS) - La nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di **Marina** di Massa. Sul posto è intervenuto personale della Capitaneria di **porto** di **Marina** di **Carrara** sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che ha disposto l'invio in zona di un elicottero del Nucleo Aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. mgg/gsl (Fonte video: Guardia Costiera).



**Mare mosso: la Guang Rong si arena sul pontile di Marina di Massa**

Giulia Sarti

**MARINA DI MASSA** Notte di apprensione nelle acque di Marina di Massa dove la nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa del forte vento e le condizioni avverse del mare, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa. Il cargo, lungo poco più di 100 metri, battente bandiera cipriota ed adibito al trasporto di pietrame granulato, era alla fonda nella rada di Marina di Carrara quando la forza del mare l'ha fatta spostare e pericolosamente scarrocciare l'unità verso la costa. L'intensità del vento e delle correnti marine l'ha spinta verso terra fino a farla inesorabilmente urtare con la parte poppiera contro la testata del pontile di Massa. Sul posto è intervenuto subito il personale della Capitaneria di porto di Marina di Carrara sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno con un elicottero del Nucleo Aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. Prima sono stati messi in salvo i membri dell'equipaggio, 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, trasferito in sicurezza a terra. L'elicottero Nemo della Guardia Costiera è rimasto in volo sull'area per monitorare la situazione, anche sotto il profilo ambientale, mentre da terra le operazioni sono costantemente state seguite dalla Guardia Costiera di Marina di Carrara, dal Prefetto, dal Sindaco e dalle altre Forze di polizia e dei Vigili del fuoco intervenuti. Alle prime luci del mattino, fanno sapere dalla Direzione Marittima di Livorno, sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera con sede a Genova per l'ispezione dello scafo per valutare tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni di rimozione dell'unità.



## Rai News

### Marina di Carrara

## Nave si arena a Marina di Massa, equipaggio in salvo, si valuta danno ambientale

La nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa. Nella tarda serata di ieri, martedì 28 gennaio, la nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di **Marina** di Massa. Lo fa sapere la Guardia Costiera. Il cargo, lungo poco più di 100 metri, battente bandiera cipriota ed adibito al trasporto di pietrame granulato, era alla fonda nella rada di **Marina di Carrara** quando la forza dei marosi ha fatto arare l'ancora e pericolosamente scarrocciare l'unità verso la costa. Urta il pontile e si rovescia. L'intensità del vento e delle correnti marine hanno spinto la nave verso terra fino a farla urtare con la parte poppiera contro la testata del pontile di Massa. Sul posto è intervenuto immediatamente personale della Capitaneria di **porto di Marina di Carrara** sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che ha disposto l'invio in zona di un elicottero del nucleo aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. La prima azione di soccorso è stata rivolta a mettere in salvo le persone a bordo; l'equipaggio della nave, composto da 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, è stato quindi trasferito in sicurezza a terra. Il profilo ambientale Al momento - viene spiegato - l'elicottero Nemo della Guardia Costiera resta in volo sull'area per monitorare la situazione, anche sotto il profilo ambientale, mentre da terra le operazioni sono costantemente seguite dalla Guardia Costiera di **Marina di Carrara**, dal prefetto, dal sindaco e dalle altre forze di polizia e dei Vigili del fuoco intervenuti. La messa in sicurezza Alle prime luci del mattino, fanno sapere dalla Direzione Marittima di Livorno, sarà sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera con sede a Genova per l'ispezione dello scafo e si stanno tuttora valutando tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni di rimozione dell'unità.



La nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa. Nella tarda serata di ieri, martedì 28 gennaio, la nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di Marina di Massa. Lo fa sapere la Guardia Costiera. Il cargo, lungo poco più di 100 metri, battente bandiera cipriota ed adibito al trasporto di pietrame granulato, era alla fonda nella rada di Marina di Carrara quando la forza dei marosi ha fatto arare l'ancora e pericolosamente scarrocciare l'unità verso la costa. Urta il pontile e si rovescia. L'intensità del vento e delle correnti marine hanno spinto la nave verso terra fino a farla urtare con la parte poppiera contro la testata del pontile di Massa. Sul posto è intervenuto immediatamente personale della Capitaneria di porto di Marina di Carrara sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che ha disposto l'invio in zona di un elicottero del nucleo aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. La prima azione di soccorso è stata rivolta a mettere in salvo le persone a bordo; l'equipaggio della nave, composto da 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, è stato quindi trasferito in sicurezza a terra. Il profilo ambientale Al momento - viene spiegato - l'elicottero Nemo della Guardia Costiera resta in volo sull'area per monitorare la situazione, anche sotto il profilo ambientale, mentre da terra le operazioni sono costantemente seguite dalla Guardia Costiera di Marina di Carrara, dal prefetto, dal sindaco e dalle altre forze di polizia e dei Vigili del fuoco intervenuti. La messa in sicurezza Alle prime luci del mattino, fanno sapere dalla Direzione Marittima di Livorno, sarà sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera con sede a Genova per l'ispezione dello scafo e si stanno tuttora valutando tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni

## Cargo di 100 metri contro il pontile a Marina di Massa. Due anni fa il fermo a Genova

Sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera ligure. Nella tarda serata di martedì 28 gennaio la nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di Marina di Massa. Il cargo, lungo poco più di 100 metri, battente bandiera Cipriota ed adibito al trasporto di pietrame granulato, era alla fonda nella rada di Marina di Carrara, quando la forza dei marosi ha fatto arare l'ancora e pericolosamente scarrocciare l'unità verso la costa. Sul posto l'intervento della Capitaneria di porto di Marina di Carrara sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che ha disposto l'invio in zona di un elicottero del Nucleo Aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. La Guang Rong era stata sottoposta a fermo amministrativo nel febbraio del 2023 dalla Guardia Costiera di Genova. Sarà sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera con sede a Genova per l'ispezione dello scafo e saranno valutati tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni di rimozione dell'unità. La prima azione di soccorso è stata rivolta a mettere in salvo le persone a bordo; l'equipaggio della nave, composto da 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, veniva quindi trasferito in sicurezza a terra. Al momento l'elicottero Nemo della Guardia Costiera resta in volo sull'area per monitorare la situazione, anche sotto il profilo ambientale, mentre da terra le operazioni sono costantemente seguite dalla Guardia Costiera di Marina di Carrara, dal Prefetto, dal Sindaco e dalle altre Forze di polizia e dei Vigili del fuoco intervenuti. Alle prime luci del mattino, fanno sapere dalla Direzione Marittima di Livorno, sarà sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera con sede a Genova per l'ispezione dello scafo e saranno valutati tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni di rimozione dell'unità.



### Incagliata la nave della diga

La Guang Rong trasportava materiale lapideo per la realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova. Nessun ferito La Guang Rong faceva la spola tra i porti di Marina di Carrara e di Genova trasportando scarti di lavorazione del marmo da utilizzare per la costruzione della nuova diga foranea dello scalo ligure. Ma non ha resistito alla forza del vento: alla fonda nella rada di Marina di Carrara scarrocciato verso la costa fino a sbattere contro il pontile di Marina di Massa. Tutti salvi i 12 marittimi a bordo. La nave era già stata oggetto di diversi fermi da parte delle Capitanerie di Genova e Livorno.



## Ship Mag

Marina di Carrara

### Avaria e incaglio: la Guang Rong utilizzata per la diga di Genova sbatte contro la banchina a Marina di Massa

La general cargo, oltre 100 metri di lunghezza e 10 mila tonnellate di portata, è adibita al trasporto di detriti. Incolumi i 12 membri dell'equipaggio Marina di Massa - Avaria e incaglio martedì sera al porto di Marina di Massa (Massa Carrara). La nave general cargo Guang Rong, di oltre 100 metri di lunghezza e 10 mila tonnellate di portata, a causa delle avverse condizioni del tempo è andata a sbattere contro la banchina del pontile, che è in parte crollato. A bordo della nave battente bandiera cipriota 12 membri dell'equipaggio, tutti portati in salvo. A seguito dello scontro non risultano feriti. L'imbarcazione è solitamente adibita al trasporto di detriti e negli ultimi mesi era utilizzata per i lavori della nuova diga foranea di **Genova**. La nave era uscita dal vicino porto di Marina di Carrara in serata quando è rimasta in balia del mare. Sul posto sono arrivati i mezzi di soccorso. Le operazioni sono state seguite dalla Guardia costiera di Marina di Carrara, presente sul posto, sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno. Secondo le prime ricostruzioni della Guardia Costiera, la Guang Rong era alla fonda nella rada di Marina di Carrara ieri sera quando la mareggiata ha fatto arare l'ancora, trascinando via l'unità e facendola pericolosamente scarrocciare verso la costa, finché ha urtato con la poppa il pontile di Marina di Massa, danneggiandolo. L'intensità del vento e delle correnti hanno spinto la nave verso terra. In attesa delle operazioni di rimozione, subacquei della Guardia Costiera ispezioneranno lo scafo. Foto Guardia Costiera.



## Shipping Italy

Marina di Carrara

### La nave Guang Rong verso il sequestro dopo l'incaglio e la collisione a Marina di Massa

Dopo lo spavento per il sinistro marittimo occorso nella tarda serata di ieri alla nave Guang Rong lungo le coste tra Marina di Carrara e Massa a causa del forte vento di libeccio e delle condizioni marine avverse, si inizia a fare la conta dei danni e soprattutto si procede con il coordinamento delle attività utili a stilare un piano d'intervento finalizzato a prevenire potenziali rischi di inquinamento. Nelle scorse ore si è tenuta una prima riunione presso la locale Capitaneria di porto, seguita poi da un altro appuntamento in procura perchè, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, la nave (costruita 24 anni fa in Cina) verrà posta sotto sequestro a seguito dell'apertura di un'indagine utile ad accertare le cause del sinistro marittimo e le ragioni tecniche per cui lo scafo sia diventato ingovernabile da parte dell'equipaggio (tratto in salvo senza feriti) finendo per danneggiare gravemente la parte finale del pontile che si estende dalla spiaggia di Marina di Massa. A pagare i danni a terzi sarà il P&I club Steamship Mutual, assicurazione mutualistica rappresentata in Italia dalla società di brokeraggio Cambiaso Riso Marine e dall'avvocato Marco Paggini dello studio legale Vaudo Paggini & C. di Livorno. Il perito incaricato di occuparsi del sinistro per conto del P&I Club e della società di brokeraggio assicurativo è Marco Calabria, esperto surveyor della società Mare (Marine Experts). La società di antinquinamento Labromare e quella di rimorchio Fratelli Neri sono state già preallertate dall'autorità marittima per intervenire, non appena il mare si sarà calmato, al fine di delimitare lo specchio acqueo attorno alla nave prevenendo il rischio di possibili sversamenti in mare di carburante. Dal momento che il fondale è sabbioso lo scafo non dovrebbe avere subito falle ma qualsiasi rischio non può essere sottovalutato dal momento che a bordo ci sono 100 tonnellate di bunker e 6.000 litri di olio lubrificante. Il carico, rappresentato da circa 9mila tonnellate di pietrisco acquistato da Fincantieri, imbarcato nel porto di Marina di Carrara e destinato ai lavori della nuova diga di Genova, è rimasto quasi totalmente in stiva non cadendo in mare. Chi indaga sul sinistro avrà il compito di ricostruire e capire, anche grazie ai dati registrati dal Vdr ( voyage data record ) di bordo, quali possano essere state le cause del sinistro e se siano riconducibili solo alle avverse condizioni meteo-marine o se invece abbiano contribuito altre ragioni di carattere tecnico legate ad esempio al malfunzionamento di sistemi o di macchinari installati a bordo. Un approfondimento quasi scontato riguarderà ad esempio i motivi per cui questa stessa nave, oggi di proprietà della società Sea Commander Srl (riconducibile a vari membri della famiglia Boscolo Contandin di Chioggia), fino a un paio d'anni fa della Nuova Co. Ed.Mar Srl (nel frattempo finita in concordato preventivo) e ora operata tramite un contratto di noleggio a scafo nudo dalla Stema Srl di **Venezia** (amministrata e controllata da Stefano Marinzulich), nel recente passato fosse stata



Shipping Italy  
 La nave Guang Rong verso il sequestro dopo l'incaglio e la collisione a Marina di Massa  
 01/29/2025 18:26 Nicola Capuzzo  
 Navi Nelle prossime ore la priorità sarà circondare lo scafo con panne antinquinamento ed estrarre il carburante. Solo in seguito si procederà con la rimozione di Nicola Capuzzo Dopo lo spavento per il sinistro marittimo occorso nella tarda serata di ieri alla nave Guang Rong lungo le coste tra Marina di Carrara e Massa a causa del forte vento di libeccio e delle condizioni marine avverse, si inizia a fare la conta dei danni e soprattutto si procede con il coordinamento delle attività utili a stilare un piano d'intervento finalizzato a prevenire potenziali rischi di inquinamento. Nelle scorse ore si è tenuta una prima riunione presso la locale Capitaneria di porto, seguita poi da un altro appuntamento in procura perchè, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, la nave (costruita 24 anni fa in Cina) verrà posta sotto sequestro a seguito dell'apertura di un'indagine utile ad accertare le cause del sinistro marittimo e le ragioni tecniche per cui lo scafo sia diventato ingovernabile da parte dell'equipaggio (tratto in salvo senza feriti) finendo per danneggiare gravemente la parte finale del pontile che si estende dalla spiaggia di Marina di Massa. A pagare i danni a terzi sarà il P&I club Steamship Mutual, assicurazione mutualistica rappresentata in Italia dalla società di brokeraggio Cambiaso Riso Marine e dall'avvocato Marco Paggini dello studio legale Vaudo Paggini & C. di Livorno. Il perito incaricato di occuparsi del sinistro per conto del P&I Club e della società di brokeraggio assicurativo è Marco Calabria, esperto surveyor della società Mare (Marine Experts). La società di antinquinamento Labromare e quella di rimorchio Fratelli Neri sono state già preallertate dall'autorità marittima per intervenire, non appena il mare si sarà calmato, al fine di delimitare lo specchio acqueo attorno alla nave prevenendo il rischio di possibili sversamenti in mare di carburante. Dal momento che il fondale è sabbioso lo scafo non dovrebbe avere subito falle ma qualsiasi rischio non può essere sottovalutato dal momento che a

## Shipping Italy

### Marina di Carrara

---

oggetto di fermo amministrativo da parte dell'autorità marittima sia a Genova che in Toscana per gravi deficienze in materia di safety (fra queste anche criticità al motore principale, agli equipaggiamenti di emergenza, struttura nave, nonché la sicurezza dell'equipaggio e il sistema di gestione della sicurezza). Ogni volta era stata poi 'rilasciata' dalla Guardia Costiera e aveva potuto fare ritorno alla navigazione dopo aver riparato i guasti rilevati.

## The Medi Telegraph

Marina di Carrara

### Massa, s'incaglia la nave con la ghiaia per la Diga di Genova: "Nessun ritardo, in arrivo altri carichi"

Il cargo ha urtato il pontile, la Procura indaga per naufragio. Subito tratto in salvo l'equipaggio. Timori per eventuali sversamenti di gasolio **Genova** - La Guang Rong, una delle navi usate per il trasporto dei materiali pietrosi utilizzati nella costruzione della Diga foranea come base su cui poggiare i cassoni di cemento, martedì sera si è incagliata sul pontile di Marina di Massa, naufragando. Conteneva 9.000 tonnellate di materiale diretto a **Genova**. L'equipaggio, 12 marittimi in prevalenza ucraini, è stato tratto in salvo. Carico e carburante non presentano, per ora, sversamenti in mare. Il cargo - affittato da Fincantieri Infrastructure per eseguire la propria parte di lavori nel consorzio Pergenova Breakwater, guidato da Webuild e partecipato da Fincosit e Sidra - era in rada a Carrara in attesa che le condizioni meteo migliorassero, per partire verso **Genova**. La forza delle onde ha fatto cedere l'ancora e le raffiche di vento hanno trascinato l'imbarcazione fino a Marina di Massa. Ingovernato, il cargo ha quindi urtato contro il pontile, distruggendolo. «Per fortuna - osserva Carlo De Simone, subcommissario alla Diga e al tunnel di **Genova** - nessuno si è fatto male e non si registrano sversamenti in mare. Quanto ai lavori della Diga, l'incidente non genererà ritardi, Fincantieri si sta già organizzando per inviarci altre navi con relativo materiale. Questo tipo di attività sono ben presidiate dal gruppo, i tempi saranno recuperati agevolmente». Il cargo, lungo cento metri e battente bandiera cipriota, nella tarda serata di ieri era ancora incastrato. La corsa contro il tempo per evitare che 102 tonnellate di gasolio finiscano in mare al largo delle coste toscane è già cominciata. La procura di Massa ha aperto un'inchiesta per naufragio e ha disposto il sequestro dell'imbarcazione. A Marina di Massa tutta l'area è zona off limits, la gente non può avvicinarsi per ragioni di sicurezza, mentre la Guang Rong è monitorata dall'alto da un elicottero e dal mare da una motovedetta. «Non sembra esserci fuoriuscita di carburante preoccupante. Non ci sono stati né morti né feriti, ma i danni al pontile sono ingenti. - ha spiegato il presidente della Regione Toscana Eugenio Giani - Ci recheremo sul posto appena le condizioni del mare ci potranno consentire un sopralluogo effettivo». La nave naufragata era stata fermata dalla Capitaneria di **porto di Genova** nel febbraio del 2023. L'unità era stata sottoposta a fermo amministrativo della guardia costiera, per violazioni delle norme internazionali sulla salvaguardia della vita umana in mare, la protezione dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione. In particolare, dagli accertamenti condotti erano state trovate a bordo «12 deficienze di cui sette particolarmente gravi», era stato indicato in una nota. Tra queste «alcune criticità al motore principale, agli equipaggiamenti di emergenza, struttura nave, nonché la sicurezza dell'equipaggio e il sistema di gestione della sicurezza». L'ispezione della capitaneria di **porto** aveva riguardato



01/30/2025 03:01 Gilda Ferrari

Il cargo ha urtato il pontile, la Procura indaga per naufragio. Subito tratto in salvo l'equipaggio. Timori per eventuali sversamenti di gasolio Genova - La Guang Rong, una delle navi usate per il trasporto dei materiali pietrosi utilizzati nella costruzione della Diga foranea come base su cui poggiare i cassoni di cemento, martedì sera si è incagliata sul pontile di Marina di Massa, naufragando. Conteneva 9.000 tonnellate di materiale diretto a Genova. L'equipaggio, 12 marittimi in prevalenza ucraini, è stato tratto in salvo. Carico e carburante non presentano, per ora, sversamenti in mare. Il cargo - affittato da Fincantieri Infrastructure per eseguire la propria parte di lavori nel consorzio Pergenova Breakwater, guidato da Webuild e partecipato da Fincosit e Sidra - era in rada a Carrara in attesa che le condizioni meteo migliorassero, per partire verso Genova. La forza delle onde ha fatto cedere l'ancora e le raffiche di vento hanno trascinato l'imbarcazione fino a Marina di Massa. Ingovernato, il cargo ha quindi urtato contro il pontile, distruggendolo. «Per fortuna - osserva Carlo De Simone, subcommissario alla Diga e al tunnel di Genova - nessuno si è fatto male e non si registrano sversamenti in mare. Quanto ai lavori della Diga, l'incidente non genererà ritardi, Fincantieri si sta già organizzando per inviarci altre navi con relativo materiale. Questo tipo di attività sono ben presidiate dal gruppo, i tempi saranno recuperati agevolmente». Il cargo, lungo cento metri e battente bandiera cipriota, nella tarda serata di ieri era ancora incastrato. La corsa contro il tempo per evitare che 102 tonnellate di gasolio finiscano in mare al largo delle coste toscane è già cominciata. La procura di Massa ha aperto un'inchiesta per naufragio e ha disposto il sequestro dell'imbarcazione. A Marina di Massa tutta l'area è zona off limits, la gente non può avvicinarsi per ragioni di sicurezza, mentre la Guang Rong è monitorata dall'alto da un elicottero e dal mare da una motovedetta. «Non sembra esserci fuoriuscita di carburante preoccupante. Non ci

## The Medi Telegraph

### Marina di Carrara

---

diverse aree dell'unità: «Il ponte di comando, la sala macchine, il locale timoneria, i ponti esterni nonché gli spazi adibiti all'equipaggio, e si è concluso con un'esercitazione antincendio per verificare la capacità dell'equipaggio nella gestione delle emergenze», veniva indicato. La Guang Rong era stata poi autorizzata a riprendere il mare dopo aver sistemato tutte le irregolarità riscontrate nel corso dell'ispezione. A stabilire le cause dell'incidente di martedì saranno le indagini in corso. La perturbazione che ha lambito il litorale toscano, con forti raffiche di vento e onde alte, è stata una delle prime considerazioni fatte dai tecnici, ma il quadro dovrebbe essere più chiaro una volta completate le verifiche dei sub allo scafo. Con il passare delle ore, ieri sera la nave si è maggiormente inclinata, fino a essere quasi sdraiata su un lato, ma il livello è basso e non dovrebbe rovesciarsi. Il rischio di disastro ambientale a seguito di sversamento sembra remoto, ma non si può ancora escludere. Complicate saranno le procedure di raddrizzamento, a causa del fondale basso in cui si trova il cargo: solo quattro metri, un ostacolo per le manovre dei rimorchiatori. «Le condizioni meteo hanno impedito di intervenire. - ha spiegato il sindaco di Massa Francesco Persiani - Per adesso i tecnici affermano che non ci sia stata un'uscita consistente di gasolio, l'odore che si sente, mi è stato spiegato, è nafta uscita fuori con acqua di sentina. Siamo in contatto con il ministero dell'Ambiente per l'uso di panni galleggianti, per delimitare l'eventuale area di contaminazione».

## Nave cargo si arena a Marina di Massa, si valuta danno ambientale

Il mal tempo è stat la causa dell'incidente. Nella tarda serata di ieri, martedì 28 gennaio, la nave Guang Rong, battente bandiera cipriota, a causa delle avverse condizioni meteo, si è arenata nei pressi del pontile lungo la costa di Marina di Massa. Lo fa sapere la Guardia Costiera. Il cargo, lungo poco più di 100 metri, battente bandiera cipriota ed adibito al trasporto di pietrame granulato, era alla fonda nella rada di Marina di Carrara quando la forza dei marosi ha fatto arare l'ancora e pericolosamente scarrocciare l'unità verso la costa. L'intensità del vento e delle correnti marine hanno spinto la nave verso terra fino a farla urtare con la parte poppiera contro la testata del pontile di Massa. Sul posto è intervenuto immediatamente personale della Capitaneria di porto di Marina di Carrara sotto il coordinamento del Centro regionale di soccorso marittimo della Guardia Costiera di Livorno che ha disposto l'invio in zona di un elicottero del nucleo aereo di Sarzana e l'allertamento dei rimorchiatori. La prima azione di soccorso è stata rivolta a mettere in salvo le persone a bordo; l'equipaggio della nave, composto da 12 persone di varia nazionalità, per la maggior parte ucraini, è stato quindi trasferito in sicurezza a terra. Il profilo ambientale Al momento - viene spiegato - l'elicottero Nemo della Guardia Costiera resta in volo sull'area per monitorare la situazione, anche sotto il profilo ambientale, mentre da terra le operazioni sono costantemente seguite dalla Guardia Costiera di Marina di Carrara, dal prefetto, dal sindaco e dalle altre forze di polizia e dei Vigili del fuoco intervenuti. La messa in sicurezza Alle prime luci del mattino, fanno sapere dalla Direzione Marittima di Livorno, sarà sul posto anche il Nucleo Subacquei della Guardia Costiera con sede a Genova per l'ispezione dello scafo e si stanno tuttora valutando tutti gli aspetti legati alla messa in sicurezza e alle successive operazioni di rimozione dell'unità. Fonte: RAINNEWS



## Moby, commissione audira' procuratori di Livorno e Firenze

La Commissione d'inchiesta sul disastro della nave Moby Prince audirà il prossimo 25 febbraio i procuratori di Livorno e di Firenze, il secondo in qualità di capo della Dda toscana, in relazione a indagini sull'incidente del 10 aprile 1991 davanti al porto di Livorno in cui morirono 140 persone. Lo si apprende dal presidente Pietro Pittalis a integrazione di ultime comunicazioni. "Vogliamo capire - ha detto Pittalis -, nei limiti della segretezza degli accertamenti, se possono riferire elementi utili all'attività della commissione tali da essere acquisiti". La procura di Livorno non ha concesso alla commissione di vedere un'informativa della GdF. Pittalis aveva in precedenza comunicato che "la procura di Livorno non ha concesso l'autorizzazione a visionare l'informativa della Guardia di finanza e non ha ancora deciso se chiedere il rinvio a giudizio o l'archiviazione" in merito a indagini in corso sulla vicenda Moby Prince e ha reso noto che sarà "acquisita l'informativa in questione presso la procura di Firenze". Su tali atti di indagine, aveva aggiunto nelle comunicazioni, "si potrebbe svolgere un'audizione del procuratore Scavone, consulente della Commissione" d'inchiesta sul Moby Prince. Pittalis, ha inoltre reso noto che "con mail del 23 dicembre 2024, l'avvocato di Eni ha comunicato che sono stati ritrovati presso gli archivi di Mortara dei faldoni facenti riferimento alla Moby e che provvederanno presto a inviare un indice al fine di poter dare alla Commissione la possibilità di avere copia dei documenti". Inoltre Pittalis ha comunicato che il Presidente del Senato con lettera del 14 gennaio 2025 ha autorizzato la Commissione ad acquisire i Dvd riguardanti gli atti delle precedenti inchieste della procura di Livorno e altri atti connessi. Non è stata invece autorizzata la consegna di 21 atti riguardanti corrispondenza amministrativa. I Dvd e i documenti saranno acquisiti e resi disponibili presso l'archivio della Commissione nei prossimi giorni. Pittalis ha comunicato che il capo di gabinetto del Ministero dell'Interno "ha fatto presente che il procedimento per il conferimento della medaglia alla memoria al merito civile dell'equipaggio della Moby Prince è stato avviato, con la trasmissione della documentazione anche alla prefettura di Livorno per i relativi adempimenti istruttori".



La Commissione d'inchiesta sul disastro della nave Moby Prince audirà il prossimo 25 febbraio i procuratori di Livorno e di Firenze, il secondo in qualità di capo della Dda toscana, in relazione a indagini sull'incidente del 10 aprile 1991 davanti al porto di Livorno in cui morirono 140 persone. Lo si apprende dal presidente Pietro Pittalis a integrazione di ultime comunicazioni. "Vogliamo capire - ha detto Pittalis -, nei limiti della segretezza degli accertamenti, se possono riferire elementi utili all'attività della commissione tali da essere acquisiti". La procura di Livorno non ha concesso alla commissione di vedere un'informativa della GdF. Pittalis aveva in precedenza comunicato che "la procura di Livorno non ha concesso l'autorizzazione a visionare l'informativa della Guardia di finanza e non ha ancora deciso se chiedere il rinvio a giudizio o l'archiviazione" in merito a indagini in corso sulla vicenda Moby Prince e ha reso noto che sarà "acquisita l'informativa in questione presso la procura di Firenze". Su tali atti di indagine, aveva aggiunto nelle comunicazioni, "si potrebbe svolgere un'audizione del procuratore Scavone, consulente della Commissione" d'inchiesta sul Moby Prince. Pittalis, ha inoltre reso noto che "con mail del 23 dicembre 2024, l'avvocato di Eni ha comunicato che sono stati ritrovati presso gli archivi di Mortara dei faldoni facenti riferimento alla Moby e che provvederanno presto a inviare un indice al fine di poter dare alla Commissione la possibilità di avere copia dei documenti". Inoltre Pittalis ha comunicato che il Presidente del Senato con lettera del 14 gennaio 2025 ha autorizzato la Commissione ad acquisire i Dvd riguardanti gli atti delle precedenti inchieste della procura di Livorno e altri atti connessi. Non è stata invece autorizzata la consegna di 21 atti riguardanti corrispondenza amministrativa. I Dvd e i documenti saranno

## Darsena Europa: nessuna chiarezza per i tempi sulle opere foranee

Renato Roffi

LIVORNO Leggendo e rileggendo il comunicato che l'AdSp del mar Tirreno settentrionale ha diramato alla stampa al termine dell'incontro definito interlocutorio sui lavori della darsena Europa svoltosi nei giorni scorsi a palazzo Rosciano fra il presidente dell'AdSp e commissario straordinario dell'opera, Luciano Guerrieri, la vice commissaria, Roberta Macii, il dirigente tecnico Enrico Pribaz, il dirigente amministrativo, Simone Gagliani e il segretario generale Matteo Paroli, con il responsabile Msc, Paolo Maccarini, Enio e Dino Lorenzini per la ditta Lorenzini, Piero Neri e Maurizio Sardi per la Fratelli Neri, non si può certo affermare di essere stati compiutamente aggiornati sul reale stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione della grande opera in questione per trasformare finalmente in realtà quella che molti livornesi temono possa rimanere una irraggiungibile chimera. Al di là e al di fuori di quanto è stato riferito e che, praticamente, tutti gli addetti ai lavori già sapevano, niente è stato detto a proposito dei tempi realmente prevedibili ad esempio per le così dette opere foranee che dovrebbero partire a breve una locuzione impiegata ormai non si sa più da quanto tempo e che, a furia di ripeterla, rischia di non convincere più. La riunione, svoltasi (come sempre, quando si tratta della grande darsena) nel più impenetrabile riserbo, sembra abbia prodotto alcuni (indefiniti) spunti di riflessione reciproci con riserva di completare il lavoro di approfondimento necessario alla individuazione delle strade percorribili per l'affidamento della concessione. In pratica ben poco, per non dire niente, sui tempi reali che occorreranno per la realizzazione delle opere foranee è trapelato dalla cortina di silenzio che avvolge da sempre il lavoro della struttura commissariale e, trattandosi di un'opera pubblica, da costruire con pubblico denaro, un pochino più di chiarezza sarebbe stata cosa buona e giusta, oltre che gradita.



## Moby Prince, Commissione audirà procuratori di Livorno e Firenze

"Vogliamo capire -ha detto il presidente Pietro Pittalis- nei limiti della segretezza degli accertamenti, se possono riferire elementi utili all'attività di indagine tali da essere acquisiti" La Commissione d'inchiesta sul disastro della nave Moby Prince audirà il prossimo 25 febbraio i procuratori di **Livorno** e di Firenze, il secondo in qualità di capo della Dda toscana, in relazione a indagini sull'incidente del 10 aprile 1991 davanti al **porto di Livorno** in cui morirono 140 persone. Lo si apprende dal presidente Pietro Pittalis a integrazione di ultime comunicazioni. "Vogliamo capire - ha detto Pittalis -, nei limiti della segretezza degli accertamenti, se possono riferire elementi utili all'attività della commissione tali da essere acquisiti". La procura di **Livorno** non ha concesso alla commissione di vedere un'informativa della GdF. Pittalis aveva in precedenza comunicato che "la procura di **Livorno** non ha concesso l'autorizzazione a visionare l'informativa della Guardia di finanza e non ha ancora deciso se chiedere il rinvio a giudizio o l'archiviazione" in merito a indagini in corso sulla vicenda Moby Prince e ha reso noto che sarà "acquisita l'informativa in questione presso la procura di Firenze". Su tali atti di indagine, aveva aggiunto nelle comunicazioni, "si potrebbe svolgere un'audizione del procuratore Scavone, consulente della Commissione" d'inchiesta sul Moby Prince. Pittalis, ha inoltre reso noto che "con mail del 23 dicembre 2024, l'avvocato di Eni ha comunicato che sono stati ritrovati presso gli archivi di Mortara dei faldoni facenti riferimento alla Moby e che provvederanno presto a inviare un indice al fine di poter dare alla Commissione la possibilità di avere copia dei documenti". Inoltre Pittalis ha comunicato che il Presidente del Senato con lettera del 14 gennaio 2025 ha autorizzato la Commissione ad acquisire i Dvd riguardanti gli atti delle precedenti inchieste della procura di **Livorno** e altri atti connessi. Non è stata invece autorizzata la consegna di 21 atti riguardanti corrispondenza amministrativa. I Dvd e i documenti saranno acquisiti e resi disponibili presso l'archivio della Commissione nei prossimi giorni.



01/29/2025 23:01 Tgr Sardegna

"Vogliamo capire -ha detto il presidente Pietro Pittalis- nei limiti della segretezza degli accertamenti, se possono riferire elementi utili all'attività di indagine tali da essere acquisiti" La Commissione d'inchiesta sul disastro della nave Moby Prince audirà il prossimo 25 febbraio i procuratori di Livorno e di Firenze, il secondo in qualità di capo della Dda toscana, in relazione a indagini sull'incidente del 10 aprile 1991 davanti al porto di Livorno in cui morirono 140 persone. Lo si apprende dal presidente Pietro Pittalis a integrazione di ultime comunicazioni. "Vogliamo capire - ha detto Pittalis -, nei limiti della segretezza degli accertamenti, se possono riferire elementi utili all'attività della commissione tali da essere acquisiti". La procura di Livorno non ha concesso alla commissione di vedere un'informativa della GdF. Pittalis aveva in precedenza comunicato che "la procura di Livorno non ha concesso l'autorizzazione a visionare l'informativa della Guardia di finanza e non ha ancora deciso se chiedere il rinvio a giudizio o l'archiviazione" in merito a indagini in corso sulla vicenda Moby Prince e ha reso noto che sarà "acquisita l'informativa in questione presso la procura di Firenze". Su tali atti di indagine, aveva aggiunto nelle comunicazioni, "si potrebbe svolgere un'audizione del procuratore Scavone, consulente della Commissione" d'inchiesta sul Moby Prince. Pittalis, ha inoltre reso noto che "con mail del 23 dicembre 2024, l'avvocato di Eni ha comunicato che sono stati ritrovati presso gli archivi di Mortara dei faldoni facenti riferimento alla Moby e che provvederanno presto a inviare un indice al fine di poter dare alla Commissione la possibilità di avere copia dei documenti". Inoltre Pittalis ha comunicato che il Presidente del Senato con lettera del 14 gennaio 2025 ha autorizzato la Commissione ad acquisire i Dvd riguardanti gli atti delle precedenti inchieste della procura di Livorno e altri atti connessi. Non è stata invece autorizzata la consegna di 21 atti riguardanti corrispondenza amministrativa. I Dvd

## The Medi Telegraph

Livorno

### Gli operatori del porto di Piombino: "Il rigassificatore resti qui, dà lavoro"

"Non è stato posto adeguatamente in risalto l'impatto avvenuto sia sull'indotto che sugli operatori portuali che hanno potuto mantenere gli organici inalterati e, in alcuni casi, anche incrementarli" **Livorno** - Il porto di Piombino ha perso traffici negli ultimi anni e adesso, rispetto alle critiche contro il rigassificatore di Snam, "la realtà è che l'unico traffico portuale che negli ultimi anni ha dato ossigeno al cluster marittimo di Piombinese è quello delle rinfuse solide, ma soprattutto quello delle rinfuse liquide importate attraverso il Terminal Fsrù Italis Lng", "se, in questi ultimi due anni, non ci fosse stato il rigassificatore, oltre al calo strutturale delle nostre prestazioni, sarebbero potuti venire meno anche alcuni servizi essenziali per la sicurezza del porto". Lo affermano con una nota diversi operatori marittimi fra cui l'agenzia Mixos Ivo Miele, Piloti porto Piombino, Freschi Alessandro & C. Shipping and forwarding agency, Gruppo Ormeggiatori e barcaioli porto di Piombino, D'Arienza srl e Stmp Piombino. I firmatari evidenziano che "dall'1 gennaio non è più consentito il passaggio del gas russo verso il continente europeo attraverso i metanodotti ucraini", quindi "il gas naturale liquefatto continuerà ad essere sempre più strategico per assicurare le risorse energetiche necessarie all'Italia" e "Piombino è adesso nella condizione di essere al centro dell'agenda politica nazionale. "In caso di spostamento del rigassificatore - continuano - il porto subirebbe un grave danno derivante dalla perdita di un traffico essenziale per la sua sopravvivenza". Anche sotto il profilo occupazionale "non è stato posto adeguatamente in risalto l'impatto avvenuto sia sull'indotto che sugli operatori portuali che hanno potuto mantenere gli organici inalterati e, in alcuni casi, anche incrementarli". Quindi, "chi ancora oggi patrocina la causa del trasferimento del rigassificatore dovrebbe responsabilmente valutare anche le conseguenze che ne deriverebbero. Noi siamo sicuri che si aprirebbe una profonda crisi di tenuta di tutto il sistema portuale con gravi ripercussioni anche sul piano occupazionale". I firmatari concludono che sia "estremamente funzionale ed indispensabile al porto ed alla sua città la permanenza del rigassificatore a Piombino ben oltre il 2026" e chiedono alle istituzioni "un doveroso ripensamento" sulla sua permanenza.



"Non è stato posto adeguatamente in risalto l'impatto avvenuto sia sull'indotto che sugli operatori portuali che hanno potuto mantenere gli organici inalterati e, in alcuni casi, anche incrementarli" Livorno - il porto di Piombino ha perso traffici negli ultimi anni e adesso, rispetto alle critiche contro il rigassificatore di Snam, "la realtà è che l'unico traffico portuale che negli ultimi anni ha dato ossigeno al cluster marittimo di Piombinese è quello delle rinfuse solide, ma soprattutto quello delle rinfuse liquide importate attraverso il Terminal Fsrù Italis Lng", "se, in questi ultimi due anni, non ci fosse stato il rigassificatore, oltre al calo strutturale delle nostre prestazioni, sarebbero potuti venire meno anche alcuni servizi essenziali per la sicurezza del porto". Lo affermano con una nota diversi operatori marittimi fra cui l'agenzia Mixos Ivo Miele, Piloti porto Piombino, Freschi Alessandro & C. Shipping and forwarding agency, Gruppo Ormeggiatori e barcaioli porto di Piombino, D'Arienza srl e Stmp Piombino. I firmatari evidenziano che "dall'1 gennaio non è più consentito il passaggio del gas russo verso il continente europeo attraverso i metanodotti ucraini", quindi "il gas naturale liquefatto continuerà ad essere sempre più strategico per assicurare le risorse energetiche necessarie all'Italia" e "Piombino è adesso nella condizione di essere al centro dell'agenda politica nazionale. "In caso di spostamento del rigassificatore - continuano - il porto subirebbe un grave danno derivante dalla perdita di un traffico essenziale per la sua sopravvivenza". Anche sotto il profilo occupazionale "non è stato posto adeguatamente in risalto l'impatto avvenuto sia sull'indotto che sugli operatori portuali che hanno potuto mantenere gli organici inalterati e, in alcuni casi, anche incrementarli". Quindi, "chi ancora oggi patrocina la causa del trasferimento del rigassificatore dovrebbe responsabilmente valutare anche le conseguenze che ne deriverebbero. Noi siamo sicuri che si aprirebbe una profonda crisi di tenuta di tutto il sistema portuale con

## Port News

Piombino, Isola d' Elba

### "Il Rigassificatore resti nel porto di Piombino"

Gli operatori del porto di Piombino, riuniti in Asamar, hanno fatto pervenire alle testate locali una lettera nella quale chiedono la permanenza del rigassificatore oltre il 2026. La realtà è che l'unico traffico portuale che negli ultimi anni ha dato ossigeno al cluster marittimo piombinese è quello delle rinfuse solide, ma soprattutto quello delle rinfuse liquide importate attraverso il Terminal Fsru Italis Lng. affermano l'agenzia marittima Mixos di Ivo Miele, i Piloti del porto di Piombino, Freschi Alessandro & C. Shipping and Forwarding Agency, il Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi porto di Piombino D'Arienzo s.r.l., Stmp Piombino. L'amara verità è che, a fronte di un'importante crescita infrastrutturale del nostro porto, negli ultimi 15 anni non è corrisposto un adeguato incremento della produzione portuale che si è vertiginosamente contratta con la scomparsa di traffici storici per il porto di Piombino. Sono andati perduti i traffici connessi ai semi-rimorchi per la Sardegna per motivi oggettivi come la distanza dai principali nodi logistici aggiungono gli operatori per i quali la permanenza del rigassificatore a Piombino deve essere valutata seriamente anche nel contesto del completamento dell'assetto infrastrutturale previsto dagli Accordi di Programma per il rilancio dell'intero sistema economico locale. Quando si realizzerà il completamento di importanti opere infrastrutturali ciò costituirà un'indubbia fonte di attrazione per nuovi investitori. La prossimità del Rigassificatore potrebbe inoltre offrire vantaggi competitivi alla nuova acciaieria e alle aziende manifatturiere che si potrebbero insediarsi sui nuovi piazzali precisano.



## Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

### Gli operatori del porto di Piombino scendono in campo a favore del rigassificatore

C'è anche chi dice sì al rigassificatore di Piombino, e alla sua permanenza nello scalo toscano anche oltre la data del 2026. Sono gli operatori del porto toscano, riuniti in Asamar, che nei giorni scorsi hanno fatto pervenire alle testate locali una missiva nella quale sottolineano i vantaggi che si sono osservati finora con l'arrivo e l'entrata in operatività della ex Golar Tundra, ora ribattezzata da Snam Italis Lng. Il primo e più evidente - sottolineano nella lettera Agenzia marittima Mixos Ivo Miele Servizi Marittimi Piombino, Piloti Porto Piombino, Freschi Alessandro & c. Shipping and Forwarding Agency, Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi porto di Piombino, D'Arienzo s.r.l. e Stmp Piombino - è quello di avere almeno in parte rivitalizzato lo scalo, che grazie al rigassificatore ha assistito nell'ultimo anno e mezzo allo svolgimento di 50 operazioni con navi metaniere. Traffici che hanno generato benefici agli stessi operatori portuali - ma secondo questi anche all'indotto (alberghi, ristoranti e così via) - pur in assenza della possibilità di programmare investimenti, data la autorizzazione di durata solo triennale alla permanenza della nave a Piombino. Meno evidente ma pure importante è il miglior presidio in termini di sicurezza, data oggi la disponibilità 24 ore al giorno di quattro rimorchiatori portuali, che si sono rivelati fondamentali ad esempio lo scorso agosto, quando si era sviluppato un principio di incendio sulla nave Freccia Gialla di Corsica Ferries impiegata nei collegamenti con l'Elba. Oltre a queste ragioni, secondo gli operatori vanno anche considerati i possibili vantaggi competitivi che la prossimità al rigassificatore potrebbe offrire alla nuova acciaieria e alle aziende manifatturiere che dovessero insediarsi nell'area, sullo sfondo peraltro di un contesto geo-politico globale ancora incerto (vedasi lo stop al passaggio del gas russo dai metanodotti ucraini). Da cui l'auspicio che il rigassificatore possa restare a Piombino "ben oltre il 2026". Secondo gli accordi con gli enti locali presi all'epoca della sua installazione, la Fsr Italis Lng, in precedenza Golar Tundra, a partire dalla metà del 2026 dovrebbe essere ricollocata al largo di **Vado** Ligure, sulla base di una disponibilità offerta dall'allora presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Su questa prospettiva si è però espresso negativamente il suo successore Marco Bucci, mentre parallelamente è emersa l'ipotesi di un trasferimento della nave rigassificatrice a Gioia Tauro, dove potrebbe servire l'industria del 'freddo' per l'export agroalimentare.



Porti Le aziende attive nello scalo chiedono che la Italis Lng vi rimanga anche oltre il 2026 di REDAZIONE SHIPPING ITALY C'è anche chi dice sì al rigassificatore di Piombino, e alla sua permanenza nello scalo toscano anche oltre la data del 2026. Sono gli operatori del porto toscano, riuniti in Asamar, che nei giorni scorsi hanno fatto pervenire alle testate locali una missiva nella quale sottolineano i vantaggi che si sono osservati finora con l'arrivo e l'entrata in operatività della ex Golar Tundra, ora ribattezzata da Snam Italis Lng. Il primo e più evidente - sottolineano nella lettera Agenzia marittima Mixos Ivo Miele Servizi Marittimi Piombino, Piloti Porto Piombino, Freschi Alessandro & c. Shipping and Forwarding Agency, Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi porto di Piombino, D'Arienzo s.r.l. e Stmp Piombino - è quello di avere almeno in parte rivitalizzato lo scalo, che grazie al rigassificatore ha assistito nell'ultimo anno e mezzo allo svolgimento di 50 operazioni con navi metaniere. Traffici che hanno generato benefici agli stessi operatori portuali - ma secondo questi anche all'indotto (alberghi, ristoranti e così via) - pur in assenza della possibilità di programmare investimenti, data la autorizzazione di durata solo triennale alla permanenza della nave a Piombino. Meno evidente ma pure importante è il miglior presidio in termini di sicurezza, data oggi la disponibilità 24 ore al giorno di quattro rimorchiatori portuali, che si sono rivelati fondamentali ad esempio lo scorso agosto, quando si era sviluppato un principio di incendio sulla nave Freccia Gialla di Corsica Ferries impiegata nei collegamenti con l'Elba. Oltre a queste ragioni, secondo gli operatori vanno anche considerati i possibili vantaggi competitivi che la prossimità al rigassificatore potrebbe offrire alla nuova acciaieria e alle aziende manifatturiere che dovessero insediarsi nell'area, sullo sfondo peraltro di un contesto geo-politico globale ancora incerto (vedasi lo stop al passaggio del gas russo dai metanodotti ucraini). Da cui l'auspicio che il rigassificatore possa restare a Piombino "ben oltre il 2026". Secondo gli accordi con gli enti locali presi all'epoca della sua installazione, la Fsr Italis Lng, in precedenza Golar Tundra, a partire dalla metà del 2026 dovrebbe essere ricollocata al largo di Vado Ligure, sulla base di una disponibilità offerta dall'allora presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. Su questa prospettiva si è però espresso negativamente il suo successore Marco Bucci, mentre parallelamente è emersa l'ipotesi di un trasferimento della nave rigassificatrice a Gioia Tauro, dove potrebbe servire l'industria del 'freddo' per l'export agroalimentare.

## Tvn, Avs: «È un'emergenza nazionale, servono azioni immediate»

Redazione Web CIVITAVECCHIA - Alleanza Verdi Sinistra Civitavecchia - Demos esprime profonda preoccupazione per la gravissima situazione che si sta concretizzando a Torre Valdaliga Nord. «I drastici tagli - spiegano - alla manutenzione annunciati da Enel stanno già producendo effetti devastanti: guasti frequenti, condizioni di lavoro sempre più precarie e un rischio crescente per i lavoratori e il territorio. È esattamente quello che temevamo e denunciavamo da tempo. Dopo anni di inquinamento e promesse disattese, ora siamo di fronte a un vero e proprio attacco ai diritti dei lavoratori e alla sicurezza della comunità. La dichiarazione dello stato di agitazione da parte di Fiom CGIL è Uilm e la presa di posizione di USB sono un segnale chiaro: il tempo delle parole è finito, bisogna agire subito. Il phase-out dal carbone rappresenta un passaggio storico per Civitavecchia, che rischia di mettere a dura prova il tessuto produttivo, le imprese e i lavoratori. Negli ultimi mesi, diversi incontri istituzionali hanno sottolineato la necessità di accelerare il confronto tra istituzioni locali, regionali, nazionali e parti sociali per affrontare con maggiore incisività questa transizione. In particolare, il tavolo interministeriale attualmente in corso ha il compito di definire un accordo di programma che, sulla base delle aree disponibili, possa agevolare l'insediamento di nuove attività industriali sul territorio. Tuttavia, ad oggi, i progetti presentati risultano ancora insufficienti a garantire la piena tenuta occupazionale e lo sviluppo economico del comprensorio. L'Amministrazione comunale ha ribadito l'urgenza di dare vita a un progetto di hub eolico, in linea con il piano per la costruzione di campi eolici offshore sulle coste italiane. Una strategia che potrebbe creare occupazione e crescita per gli anni a venire, ma che necessita di un impegno concreto da parte del Governo e delle istituzioni competenti. Parallelamente - evidenziano da Avs - Demos -, resta essenziale il coinvolgimento dell'**Autorità di Sistema Portuale**, come partner strategico a servizio dello sviluppo del territorio. Il recente emendamento al collegato alla legge di Bilancio 2025 ha disgiunto i comitati interministeriali di Civitavecchia e Brindisi, prevedendo per entrambe le città la definizione di specifici accordi di programma e l'istituzione di un commissario straordinario, incaricato di accelerare l'iter per l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle opere pubbliche necessarie. È fondamentale che questa figura operi a supporto del territorio, senza interferire nell'autonomia delle scelte dell'Amministrazione comunale». Nei vari incontri istituzionali «è sempre emersa - continuano - la necessità di un confronto con Enel, affinché venga chiarito, attraverso un cronoprogramma dettagliato, il processo di dismissione della centrale, garantendo la continuità dei contratti in essere per l'indotto, per evitare cessazioni improvvise con ricadute sociali drammatiche. È inaccettabile che Enel riduca il budget di manutenzione prima della chiusura, mettendo a rischio



Redazione Web CIVITAVECCHIA - Alleanza Verdi Sinistra Civitavecchia - Demos esprime profonda preoccupazione per la gravissima situazione che si sta concretizzando a Torre Valdaliga Nord. «I drastici tagli - spiegano - alla manutenzione annunciati da Enel stanno già producendo effetti devastanti: guasti frequenti, condizioni di lavoro sempre più precarie e un rischio crescente per i lavoratori e il territorio. È esattamente quello che temevamo e denunciavamo da tempo. Dopo anni di inquinamento e promesse disattese, ora siamo di fronte a un vero e proprio attacco ai diritti dei lavoratori e alla sicurezza della comunità. La dichiarazione dello stato di agitazione da parte di Fiom CGIL è Uilm e la presa di posizione di USB sono un segnale chiaro: il tempo delle parole è finito, bisogna agire subito. Il phase-out dal carbone rappresenta un passaggio storico per Civitavecchia, che rischia di mettere a dura prova il tessuto produttivo, le imprese e i lavoratori. Negli ultimi mesi, diversi incontri istituzionali hanno sottolineato la necessità di accelerare il confronto tra istituzioni locali, regionali, nazionali e parti sociali per affrontare con maggiore incisività questa transizione. In particolare, il tavolo interministeriale attualmente in corso ha il compito di definire un accordo di programma che, sulla base delle aree disponibili, possa agevolare l'insediamento di nuove attività industriali sul territorio. Tuttavia, ad oggi, i progetti presentati risultano ancora insufficienti a garantire la piena tenuta occupazionale e lo sviluppo economico del comprensorio. L'Amministrazione comunale ha ribadito l'urgenza di dare vita a un progetto di hub eolico, in linea con il piano per la costruzione di campi eolici offshore sulle coste italiane. Una strategia che potrebbe creare occupazione e crescita per gli anni a venire, ma che necessita di un impegno concreto da parte del Governo e delle istituzioni competenti. Parallelamente - evidenziano da Avs - Demos -, resta essenziale il coinvolgimento dell'Autorità di Sistema Portuale, come partner strategico a servizio dello sviluppo del territorio. Il

## CivOnline

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

la sicurezza dei lavoratori e del territorio. L'amministrazione ha più volte ribadito che prenderà in considerazione ogni progetto capace di garantire occupazione e sviluppo, purché rispetti principi di compatibilità ambientale e non contenga alcuna forma di combustione. Inoltre, l'inserimento di Civitavecchia nella nuova definizione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) rappresenta un'opportunità concreta per attrarre investimenti e stimolare la crescita economica locale. Alleanza Verdi Sinistra Civitavecchia- demos chiede con forza che venga imposto a Enel un cronoprogramma vincolante per la dismissione della centrale, con l'avvio immediato del decommissioning di uno dei gruppi attualmente inutilizzati, garantendo la tutela dell'indotto e delle ditte locali nello smantellamento e nella bonifica del sito. È necessario un piano che consenta una graduale ricollocazione occupazionale, evitando un impatto devastante sulla comunità». Alleanza Verdi Sinistra -Demos promette che «non resterà a guardare. Siamo pronti a scendere in piazza con i lavoratori, i cittadini e tutte le forze politiche e sociali che condividono questa battaglia. Con i nostri consiglieri comunali, chiederemo alle istituzioni e al governo di assumersi le proprie responsabilità. L'inquinamento e i danni al territorio sono un debito che Enel e le istituzioni devono saldare. Non permetteremo che i lavoratori e la comunità siano le uniche vittime di questa crisi annunciata. Chiamiamo a raccolta tutti i cittadini di Civitavecchia e dei comuni limitrofi: il 14 febbraio, presso l'aula Pucci, partecipa al Consiglio Comunale aperto. Uniti possiamo far sentire la nostra voce e ottenere risposte concrete. Non è più il momento di aspettare». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Tvn, Avs: «È un'emergenza nazionale, servono azioni immediate»

CIVITAVECCHIA - Alleanza Verdi Sinistra Civitavecchia - Demos esprime profonda preoccupazione per la gravissima situazione che si sta concretizzando a Torre Valdaliga Nord. «I drastici tagli - spiegano - alla manutenzione annunciati da Enel stanno già producendo effetti devastanti: guasti frequenti, condizioni di lavoro sempre più precarie e un rischio crescente per i lavoratori e il territorio. È esattamente quello che temevamo e denunciavamo da tempo. Dopo anni di inquinamento e promesse disattese, ora siamo di fronte a un vero e proprio attacco ai diritti dei lavoratori e alla sicurezza della comunità. La dichiarazione dello stato di agitazione da parte di Fiom CGIL è Uilm e la presa di posizione di USB sono un segnale chiaro: il tempo delle parole è finito, bisogna agire subito. Il phase-out dal carbone rappresenta un passaggio storico per Civitavecchia, che rischia di mettere a dura prova il tessuto produttivo, le imprese e i lavoratori. Negli ultimi mesi, diversi incontri istituzionali hanno sottolineato la necessità di accelerare il confronto tra istituzioni locali, regionali, nazionali e parti sociali per affrontare con maggiore incisività questa transizione. In particolare, il tavolo interministeriale attualmente in corso ha il compito di definire un accordo di programma che, sulla base delle aree disponibili, possa agevolare l'insediamento di nuove attività industriali sul territorio. Tuttavia, ad oggi, i progetti presentati risultano ancora insufficienti a garantire la piena tenuta occupazionale e lo sviluppo economico del comprensorio. L'Amministrazione comunale ha ribadito l'urgenza di dare vita a un progetto di hub eolico, in linea con il piano per la costruzione di campi eolici offshore sulle coste italiane. Una strategia che potrebbe creare occupazione e crescita per gli anni a venire, ma che necessita di un impegno concreto da parte del Governo e delle istituzioni competenti. Parallelamente - evidenziano da Avs - Demos -, resta essenziale il coinvolgimento dell'**Autorità di Sistema Portuale**, come partner strategico a servizio dello sviluppo del territorio. Il recente emendamento al collegato alla legge di Bilancio 2025 ha disgiunto i comitati interministeriali di Civitavecchia e Brindisi, prevedendo per entrambe le città la definizione di specifici accordi di programma e l'istituzione di un commissario straordinario, incaricato di accelerare l'iter per l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle opere pubbliche necessarie. È fondamentale che questa figura operi a supporto del territorio, senza interferire nell'autonomia delle scelte dell'Amministrazione comunale». Nei vari incontri istituzionali «è sempre emersa - continuano - la necessità di un confronto con Enel, affinché venga chiarito, attraverso un cronoprogramma dettagliato, il processo di dismissione della centrale, garantendo la continuità dei contratti in essere per l'indotto, per evitare cessazioni improvvise con ricadute sociali drammatiche. È inaccettabile che Enel riduca il budget di manutenzione prima della chiusura, mettendo a rischio



CIVITAVECCHIA - Alleanza Verdi Sinistra Civitavecchia - Demos esprime profonda preoccupazione per la gravissima situazione che si sta concretizzando a Torre Valdaliga Nord. «I drastici tagli - spiegano - alla manutenzione annunciati da Enel stanno già producendo effetti devastanti: guasti frequenti, condizioni di lavoro sempre più precarie e un rischio crescente per i lavoratori e il territorio. È esattamente quello che temevamo e denunciavamo da tempo. Dopo anni di inquinamento e promesse disattese, ora siamo di fronte a un vero e proprio attacco ai diritti dei lavoratori e alla sicurezza della comunità. La dichiarazione dello stato di agitazione da parte di Fiom CGIL è Uilm e la presa di posizione di USB sono un segnale chiaro: il tempo delle parole è finito, bisogna agire subito. Il phase-out dal carbone rappresenta un passaggio storico per Civitavecchia, che rischia di mettere a dura prova il tessuto produttivo, le imprese e i lavoratori. Negli ultimi mesi, diversi incontri istituzionali hanno sottolineato la necessità di accelerare il confronto tra istituzioni locali, regionali, nazionali e parti sociali per affrontare con maggiore incisività questa transizione. In particolare, il tavolo interministeriale attualmente in corso ha il compito di definire un accordo di programma che, sulla base delle aree disponibili, possa agevolare l'insediamento di nuove attività industriali sul territorio. Tuttavia, ad oggi, i progetti presentati risultano ancora insufficienti a garantire la piena tenuta occupazionale e lo sviluppo economico del comprensorio. L'Amministrazione comunale ha ribadito l'urgenza di dare vita a un progetto di hub eolico, in linea con il piano per la costruzione di campi eolici offshore sulle coste italiane. Una strategia che potrebbe creare occupazione e crescita per gli anni a venire, ma che necessita di un impegno concreto da parte del Governo e delle istituzioni competenti. Parallelamente - evidenziano da Avs - Demos -, resta essenziale il coinvolgimento dell'Autorità di Sistema Portuale, come partner strategico a servizio dello sviluppo del territorio. Il recente emendamento al

## La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

la sicurezza dei lavoratori e del territorio. L'amministrazione ha più volte ribadito che prenderà in considerazione ogni progetto capace di garantire occupazione e sviluppo, purché rispetti principi di compatibilità ambientale e non contenga alcuna forma di combustione. Inoltre, l'inserimento di Civitavecchia nella nuova definizione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) rappresenta un'opportunità concreta per attrarre investimenti e stimolare la crescita economica locale. Alleanza Verdi Sinistra Civitavecchia- demos chiede con forza che venga imposto a Enel un cronoprogramma vincolante per la dismissione della centrale, con l'avvio immediato del decommissioning di uno dei gruppi attualmente inutilizzati, garantendo la tutela dell'indotto e delle ditte locali nello smantellamento e nella bonifica del sito. È necessario un piano che consenta una graduale ricollocazione occupazionale, evitando un impatto devastante sulla comunità». Alleanza Verdi Sinistra -Demos promette che «non resterà a guardare. Siamo pronti a scendere in piazza con i lavoratori, i cittadini e tutte le forze politiche e sociali che condividono questa battaglia. Con i nostri consiglieri comunali, chiederemo alle istituzioni e al governo di assumersi le proprie responsabilità. L'inquinamento e i danni al territorio sono un debito che Enel e le istituzioni devono saldare. Non permetteremo che i lavoratori e la comunità siano le uniche vittime di questa crisi annunciata. Chiamiamo a raccolta tutti i cittadini di Civitavecchia e dei comuni limitrofi: il 14 febbraio, presso l'aula Pucci, partecipa al Consiglio Comunale aperto. Uniti possiamo far sentire la nostra voce e ottenere risposte concrete. Non è più il momento di aspettare». ©RIPRODUZIONE RISERVATA Commenti.

## Waterfront area metropolitana Napoli, alleanza pubblico-privato

"L'esperienza di New York rappresenta un modello interessante; quello che si può trasferire è un metodo fondamentalmente laico, inclusivo, collaborativo in cui diversi soggetti cedono un pezzettino del loro interesse a favore di un interesse generale e, quindi, di una strategia che è vincente per tutti i partecipanti: pubblico, privato, istituzioni, enti locali, porto". Così Massimo Clemente, direttore dell'ITC (Istituto per le Tecnologie della Costruzione) del CNR, intervenendo all'incontro sul tema "L'esperienza del waterfront di New York per il lungomare di Napoli e la costa metropolitana" promossa dall'ITC con il supporto di partner locali e internazionali (ANIAI Campania, Friends of Molo San Vincenzo, RETE, The International Propeller Clubs) svoltasi nella sede dell'Acen con l'intervento, fra gli altri, di Angelo Lancellotti (presidente dell'Associazione costruttori edili di Napoli) e di **Andrea Annunziata** (presidente dell'ADSP, Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale) e, in collegamento da New York, di Tom Fox, autore del volume dedicato alla trasformazione del waterfront newyorkese. "Il paragone fra New York e Napoli si può fare - ha aggiunto Clemente - un paragone famoso fu fatto da Andy Warhol,

un'analogia che era riferita a questioni positive e negative con la complessità delle due realtà urbane e sociali". Ma quale visione occorre avere per Napoli e la costa metropolitana? "Deve emergere dalle istituzioni, ma noi studiosi, ricerca, Università possiamo fornire elementi di conoscenza per accompagnare il processo decisionale". Secondo lo studioso un elemento importante è la continuità: "Una costa che abbia una sua continuità da tutti i punti di vista; va privilegiato l'interesse pubblico. Nello stesso tempo occorre consentire alle imprese uno sviluppo compatibile, sostenibile con gli equilibri ambientali. E' un gioco di equilibri e la visione non può che essere frutto di un'integrazione fra le diverse visioni. Noi dobbiamo contribuire affinché si individui questa integrazione e le aree di sovrapposizione degli interessi". Insomma, per Clemente, "il mare può tornare a bagnare Napoli" se c'è una visione condivisa e una maggiore permeabilità fra tutti i soggetti". Anche Angelo Lancellotti ha insistito sulla necessità di fare rete: "Il confronto con New York insegna, serve collaborazione istituzionale. Occorre considerare il porto e la linea di costa non come oggetto avulso rispetto alla vita della città ma una risorsa per nuovo sviluppo". "Tutta la linea di costa dell'area metropolitana è importante per lo sviluppo economico. Oggi il turismo costituisce solo una delle risorse e i turisti non vengono a Napoli per il mare. Abbiamo parti di costa ancora non balneabili come quella di Licola, per esempio, o alcune zone dell'area orientale dove, tuttavia, già si comincia a parlare di un progetto del futuro, la Costa del Vesuvio. Abbiamo tante risorse a disposizione. Prendiamo buoni esempi non da copiare ma



"L'esperienza di New York rappresenta un modello interessante; quello che si può trasferire è un metodo fondamentalmente laico, inclusivo, collaborativo in cui diversi soggetti cedono un pezzettino del loro interesse a favore di un interesse generale e, quindi, di una strategia che è vincente per tutti i partecipanti: pubblico, privato, istituzioni, enti locali, porto". Così Massimo Clemente, direttore dell'ITC (Istituto per le Tecnologie della Costruzione) del CNR, intervenendo all'incontro sul tema "L'esperienza del waterfront di New York per il lungomare di Napoli e la costa metropolitana" promossa dall'ITC con il supporto di partner locali e internazionali (ANIAI Campania, Friends of Molo San Vincenzo, RETE, The International Propeller Clubs) svoltasi nella sede dell'Acen con l'intervento, fra gli altri, di Angelo Lancellotti (presidente dell'Associazione costruttori edili di Napoli) e di Andrea Annunziata (presidente dell'ADSP, Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale) e, in collegamento da New York, di Tom Fox, autore del volume dedicato alla trasformazione del waterfront newyorkese. "Il paragone fra New York e Napoli si può fare - ha aggiunto Clemente - un paragone famoso fu fatto da Andy Warhol, un'analogia che era riferita a questioni positive e negative con la complessità delle due realtà urbane e sociali". Ma quale visione occorre avere per Napoli e la costa metropolitana? "Deve emergere dalle istituzioni, ma noi studiosi, ricerca, Università possiamo fornire elementi di conoscenza per accompagnare il processo decisionale". Secondo lo studioso un elemento importante è la continuità: "Una costa che abbia una sua continuità da tutti i punti di vista; va privilegiato l'interesse pubblico. Nello stesso tempo occorre consentire alle imprese uno sviluppo compatibile, sostenibile con gli equilibri ambientali. E' un gioco di equilibri e la

## (Sito) Ansa

### Napoli

---

da imitare". In ogni caso, secondo il leader dei costruttori edili napoletani, "i progetti devono vedere coinvolte le comunità locali". Ha evidenziato, dal canto suo, **Andrea Annunziata**: "La necessità di fare rete viene da noi auspicata da decenni. La necessità ci impone di fare un piano regolatore che dal 1958 non c'è. Ne abbiamo bisogno, la città e la regione aspettano questa possibilità" In ogni caso, ha aggiunto **Annunziata**, "le prime novità sono venute fuori dall'ottima collaborazione con le istituzioni, con il Comune, con tutte le associazioni da parte del porto che ha realizzato immediatamente la possibilità di avere il contatto con la città, con la parte che riguarda il Molo Beverello e la Stazione Marittima con la metropolitana che è 'entrata' nello scalo. Ora vediamo come proseguire. C'è una parte del porto che è industria. Rendiamola più bella possibile e usufruibile". "L'esperienza di New York? Ci siano le stesse procedure e velocità che ha avuto New York. Tutti hanno visto Manhattan, si sono inventati dal niente una cosa bellissima. Noi non dobbiamo inventare niente. Abbiamo una storia importante da riprendere e valorizzare sempre di più" ha concluso il presidente dell'Adsp.

## Alta velocità Salerno-Reggio Calabria e nuove SS106 e ferrovia jonica: "dati chiari, investimenti mai visti nella storia della Calabria"

Le dichiarazioni del senatore Tilde Minasi a seguito delle recenti polemiche sui trasporti e sull'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria " Mentre il Partito Democratico continua con la sua sterile retorica delle accuse, il nostro Governo lavora concretamente per dotare la Calabria di infrastrutture moderne e strategiche ". È quanto dichiara il senatore Tilde Minasi a seguito delle recenti polemiche sui trasporti e sull' Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria , ricordando gli ingenti investimenti già programmati per la regione. "Siamo di fronte - prosegue - a un investimento storico che porterà benefici reali al territorio, con una visione a lungo termine per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero Paese". In particolare, la senatrice della Lega sottolinea come RFI abbia previsto investimenti per ben 36,7 miliardi di euro per il miglioramento e lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, di cui 16 miliardi già finanziati. "Tra le opere principali - voglio ricordarlo - figurano l'AV Salerno-Reggio, con interventi che comprendono il Lotto 1A Battipaglia-Romagnano, per un costo di 2,91 miliardi di euro (interamente finanziato, attivazione prevista per il 2026); il Lotto 1B+1C Romagnano-Praja, per un costo di 8,07 miliardi di euro (di cui 7,027 miliardi finanziati); il raddoppio della galleria Santomarco, per un costo di 2,13 miliardi di euro (interamente finanziato). E ancora, la riqualificazione della linea Jonica lungo la tratta Sibari-Melito **Porto** Salvo e la trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido, per un costo complessivo di 1,41 miliardi di euro, con 942 milioni già finanziati. Come si può, dunque, affermare, che i soldi non ci sono? E, soprattutto, con quale faccia si può dire, di fronte a queste numerosissime e corpose opere, che la Calabria è destinata all'isolamento?". Minasi ricorda poi gli interventi previsti anche nel settore stradale: " ANAS ha programmato investimenti per 15,87 miliardi di euro, di cui 1,255 miliardi destinati alla manutenzione programmata 2021-2024 e 14,34 miliardi per nuove opere, come il Megalotto 3 della SS 106 Jonica (Sibari-Roseto Capo Spulico). I numeri parlano chiaro: siamo davanti a un piano strategico senza precedenti, che creerà migliaia di posti di lavoro e garantirà benefici concreti per l'intera regione ". E incalza: " Con oltre 221 milioni di euro destinati ai porti calabresi, il nostro Governo sta dando risposte concrete anche al miglioramento delle infrastrutture marittime, fondamentali per la competitività della Calabria ". Tra gli interventi principali: il **Porto** di Gioia Tauro, con l'elettificazione delle banchine Ro-Ro e della banchina di Levante; lavori per l'accessibilità al **Porto** di Gioia Tauro, con 7 interventi finanziati per un totale di 111,7 milioni di euro; lavori nei porti di Gioia Tauro e Villa San Giovanni, finanziati con 89,15 milioni di euro. "Gli stessi sindacati, come messo già in evidenza dal Ministro Salvini, hanno riconosciuto l'importanza degli interventi messi in campo finora, senza considerare che, oltre agli investimenti



Le dichiarazioni del senatore Tilde Minasi a seguito delle recenti polemiche sui trasporti e sull'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria " Mentre il Partito Democratico continua con la sua sterile retorica delle accuse, il nostro Governo lavora concretamente per dotare la Calabria di infrastrutture moderne e strategiche ". È quanto dichiara il senatore Tilde Minasi a seguito delle recenti polemiche sui trasporti e sull' Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria , ricordando gli ingenti investimenti già programmati per la regione. "Siamo di fronte - prosegue - a un investimento storico che porterà benefici reali al territorio, con una visione a lungo termine per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero Paese". In particolare, la senatrice della Lega sottolinea come RFI abbia previsto investimenti per ben 36,7 miliardi di euro per il miglioramento e lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, di cui 16 miliardi già finanziati. "Tra le opere principali - voglio ricordarlo - figurano l'AV Salerno-Reggio, con interventi che comprendono il Lotto 1A Battipaglia-Romagnano, per un costo di 2,91 miliardi di euro (interamente finanziato, attivazione prevista per il 2026); il Lotto 1B+1C Romagnano-Praja, per un costo di 8,07 miliardi di euro (di cui 7,027 miliardi finanziati); il raddoppio della galleria Santomarco, per un costo di 2,13 miliardi di euro (interamente finanziato). E ancora, la riqualificazione della linea Jonica lungo la tratta Sibari-Melito **Porto** Salvo e la trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido, per un costo complessivo di 1,41 miliardi di euro, con 942 milioni già finanziati. Come si può, dunque, affermare, che i soldi non ci sono? E, soprattutto, con quale faccia si può dire, di fronte a queste

## Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

per le infrastrutture ferroviarie, il Governo ha rilanciato il progetto del Ponte sullo Stretto, destinato a diventare uno snodo cruciale per l'intero Mediterraneo. Parliamo - sottolinea - di migliaia di posti di lavoro stabili, di crescita economica reale e di un cambio di passo storico per la mobilità e la competitività del Mezzogiorno". In merito alle accuse del PD, la Senatrice non usa mezzi termini e afferma: " Le dichiarazioni dei Dem dimostrano ancora una volta una mancanza di conoscenza dei dati e delle azioni in corso. Invito chi ci critica a informarsi sugli investimenti già stanziati e sulla portata di queste opere, che superano ogni promessa e ogni intervento mai fatti dai governi di sinistra. Non possiamo più consentire - chiosa - che le solite retoriche ideologiche ostacolino questa nuova stagione di sviluppo. L'opposizione si trincerava dietro un sistematico "no" a tutto, mentre noi lavoriamo con coraggio per dire "sì", sì alle infrastrutture, sì alla crescita, sì a un futuro migliore per la Calabria e il Mezzogiorno. Andremo avanti - conclude Minasi - con determinazione, perché il Sud e la Calabria meritano un rilancio concreto e duraturo".

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

### Alta velocità, infrastrutture in Calabria. Minasi: "investimenti importanti, chi critica non conosce i dati"

Tag: Redazione | mercoledì 29 Gennaio 2025 - 14:16 "RFI ha previsto investimenti per ben 36,7 miliardi di euro per il miglioramento e lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, di cui 16 miliardi già finanziati" REGGIO CALABRIA - «Mentre il Partito Democratico continua con la sua sterile retorica delle accuse, il nostro Governo lavora concretamente per dotare la Calabria di infrastrutture moderne e strategiche». È quanto dichiara la senatrice Tilde Minasi a seguito delle recenti polemiche sui trasporti e sull'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, ricordando gli ingenti investimenti già programmati per la regione. « Siamo di fronte - prosegue - a un investimento storico che porterà benefici reali al territorio, con una visione a lungo termine per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero Paese». In particolare, la senatrice della Lega sottolinea come RFI abbia previsto investimenti per ben 36,7 miliardi di euro per il miglioramento e lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, di cui 16 miliardi già finanziati. «Tra le opere principali - voglio ricordarlo - figurano l'AV Salerno-Reggio, con interventi che comprendono il Lotto 1A Battipaglia-Romagnano, per un costo di 2,91 miliardi di euro (interamente finanziato, attivazione prevista per il 2026); il Lotto 1B+1C Romagnano-Praja, per un costo di 8,07 miliardi di euro (di cui 7,027 miliardi finanziati); il raddoppio della galleria Santomarco, per un costo di 2,13 miliardi di euro (interamente finanziato). E ancora, la riqualificazione della linea Jonica lungo la tratta Sibari-Melito Porto Salvo e la trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido, per un costo complessivo di 1,41 miliardi di euro, con 942 milioni già finanziati. Come si può, dunque, affermare, che i soldi non ci sono? E, soprattutto, con quale faccia si può dire, di fronte a queste numerosissime e corpose opere, che la Calabria è destinata all'isolamento?». Minasi ricorda poi gli interventi previsti anche nel settore stradale: «ANAS ha programmato investimenti per 15,87 miliardi di euro, di cui 1,255 miliardi destinati alla manutenzione programmata 2021-2024 e 14,34 miliardi per nuove opere, come il Megalotto 3 della SS 106 Jonica (Sibari-Roseto Capo Spulico). I numeri parlano chiaro: siamo davanti a un piano strategico senza precedenti, che creerà migliaia di posti di lavoro e garantirà benefici concreti per l'intera regione». E incalza: «Con oltre 221 milioni di euro destinati ai porti calabresi, il nostro Governo sta dando risposte concrete anche al miglioramento delle infrastrutture marittime, fondamentali per la competitività della Calabria». Tra gli interventi principali: il Porto di Gioia Tauro, con l'elettrificazione delle banchine Ro-Ro e della banchina di Levante; lavori per l'accessibilità al Porto di Gioia Tauro, con 7 interventi finanziati per un totale di 111,7 milioni di euro; lavori nei porti di Gioia Tauro e Villa San Giovanni, finanziati con 89,15 milioni di euro. «Gli stessi sindacati, come messo già in evidenza dal Ministro Salvini, hanno riconosciuto l'importanza



Tag: Redazione | mercoledì 29 Gennaio 2025 - 14:16 "RFI ha previsto investimenti per ben 36,7 miliardi di euro per il miglioramento e lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, di cui 16 miliardi già finanziati" REGGIO CALABRIA - «Mentre il Partito Democratico continua con la sua sterile retorica delle accuse, il nostro Governo lavora concretamente per dotare la Calabria di infrastrutture moderne e strategiche». È quanto dichiara la senatrice Tilde Minasi a seguito delle recenti polemiche sui trasporti e sull'Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria, ricordando gli ingenti investimenti già programmati per la regione. « Siamo di fronte - prosegue - a un investimento storico che porterà benefici reali al territorio, con una visione a lungo termine per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero Paese». In particolare, la senatrice della Lega sottolinea come RFI abbia previsto investimenti per ben 36,7 miliardi di euro per il miglioramento e lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie, di cui 16 miliardi già finanziati. «Tra le opere principali - voglio ricordarlo - figurano l'AV Salerno-Reggio, con interventi che comprendono il Lotto 1A Battipaglia-Romagnano, per un costo di 2,91 miliardi di euro (interamente finanziato, attivazione prevista per il 2026); il Lotto 1B+1C Romagnano-Praja, per un costo di 8,07 miliardi di euro (di cui 7,027 miliardi finanziati); il raddoppio della galleria Santomarco, per un costo di 2,13 miliardi di euro (interamente finanziato). E ancora, la riqualificazione della linea Jonica lungo la tratta Sibari-Melito Porto Salvo e la trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido, per un costo complessivo di 1,41 miliardi di euro, con 942 milioni già finanziati. Come si può, dunque, affermare, che i soldi non ci sono? E, soprattutto, con quale faccia si può dire, di fronte a queste

## TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

---

degli interventi messi in campo finora, senza considerare che, oltre agli investimenti per le infrastrutture ferroviarie, il Governo ha rilanciato il progetto del Ponte sullo Stretto, destinato a diventare uno snodo cruciale per l'intero Mediterraneo. Parliamo - sottolinea - di migliaia di posti di lavoro stabili, di crescita economica reale e di un cambio di passo storico per la mobilità e la competitività del Mezzogiorno». In merito alle accuse del PD, la Senatrice non usa mezzi termini e afferma: «Le dichiarazioni dei Dem dimostrano ancora una volta una mancanza di conoscenza dei dati e delle azioni in corso. Invito chi ci critica a informarsi sugli investimenti già stanziati e sulla portata di queste opere, che superano ogni promessa e ogni intervento mai fatti dai governi di sinistra. Non possiamo più consentire - chiosa - che le solite retoriche ideologiche ostacolino questa nuova stagione di sviluppo. L'opposizione si trincerava dietro un sistematico "no" a tutto, mentre noi lavoriamo con coraggio per dire "sì", sì alle infrastrutture, sì alla crescita, sì a un futuro migliore per la Calabria e il Mezzogiorno. Andremo avanti - conclude Minasi - con determinazione, perché il Sud e la Calabria meritano un rilancio concreto e duraturo».

## Marocco, battello elettrico collegherà Tangeri a Tarifa dal 2027

'Zero emissioni' per 18 miglia nautiche tra Europa e Africa (ANSAMED) - RABAT, 29 GEN - Un progetto visionario punta a collegare il porto di Tangeri e quello di Tarifa con un battello elettrico e dunque a zero emissioni. L'armatore spagnolo Baleària ha vinto la gara d'appalto per un contratto di 15 anni assegnato dall'Autorità portuale della baia di Algeciras (APBA), lo scorso dicembre, per gestire il corridoio di mare che collega i due continenti e che misura 18 miglia nautiche (circa 28 chilometri) tra i due **porti**. Il lancio del progetto è previsto per il 2027; i catamarani gemelli "España 2030" e "Marruecos 2030" che opereranno la rotta saranno costruiti nel cantiere navale Armon a Gijón, in Spagna. Le imbarcazioni saranno dotate di 16 MW di energia elettrica da quattro unità di propulsione elettrica e avranno una capacità di batteria di 11.500 kWh. Ogni catamarano misurerà 25 metri di larghezza e potrà ospitare 804 passeggeri insieme a 225 auto, in grado di raggiungere una velocità massima di 26 nodi e per l'emergenza potranno contare su quattro generatori di riserva diesel che forniranno una capacità totale di 11.200 kW. Naturalmente anche i **porti** dovranno dotarsi di sistemi di ricarica specializzati per queste imbarcazioni green. La rotta ha una grande rilevanza economica visto che nel 2024 i passeggeri sono stati 3.442.770, con un aumento del 6,9% rispetto all'anno precedente. In prospettiva si calcola che si arriverà a gestire fino a quattro milioni di passeggeri, in futuro. (ANSAMED).



## Affari Italiani

### Focus

## Assocostieri, a Roma l'evento "Il GNL come carburante della Transizione"

Ruggeri (Assocostieri): "Il settore è oggi in grado di portare sul mercato italiano 500.000 tonnellate di GNL destinate alla decarbonizzazione del trasporto pesante e marittimo" Assocostieri: esperti, istituzioni e aziende riuniti a Roma per discutere il ruolo strategico del GNL nella transizione energetica. Si è tenuto oggi l'evento " Il GNL come carburante della Transizione: prospettive per il settore marittimo e terrestre" , organizzato da Assocostieri presso la Sala Zuccari del Palazzo Giustiniani , sede del Senato della Repubblica. Ad aprire la giornata è stato il Senatore Giorgio Maria Bergesio , che ha sottolineato l'importanza di un dibattito sul ruolo del Gas Naturale Liquefatto (GNL) nella transizione energetica , con particolare attenzione ai settori marittimo e terrestre. Durante l'incontro, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin , ha partecipato a un dialogo in video con il Presidente di Assocostieri Elio Ruggeri , dando il via alla riflessione sul futuro del GNL . Tra gli interventi della giornata, hanno preso la parola Michele Mazzaro , Dirigente Generale e Direttore Regionale dei Vigili del Fuoco della Puglia, e Davide Bordoni , Amministratore Unico di RAM , che hanno contribuito al confronto sul tema. L'evento è proseguito con due panel tematici. Il primo ha esplorato lo sviluppo del GNL nel settore marittimo e portuale, con una discussione che ha coinvolto esperti di settore, rappresentanti istituzionali e aziende leader nella logistica energetica . È stato analizzato il ruolo del GNL come carburante per abbattere le emissioni di gas serra nel trasporto marittimo, con un focus sulle infrastrutture portuali necessarie per supportare questo cambiamento. Sono stati approfonditi anche gli obiettivi di decarbonizzazione a livello internazionale e il rispetto delle normative comunitarie come Fuel EU Maritime e ETS. Nel secondo panel, l'attenzione si è spostata sulle opportunità del GNL nel trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto pesante e alle reti logistiche. I partecipanti hanno esaminato i vantaggi ambientali del GNL rispetto ai combustibili tradizionali, evidenziando come il suo impiego possa portare a una riduzione significativa delle emissioni di CO2, ossidi di azoto, ossidi di zolfo (-100%) e particolato (-80%). Questi dati confermano il potenziale del GNL nel migliorare la sostenibilità del trasporto, contribuendo a una logistica più verde. Sono stati presentati casi studio che hanno messo in luce l'efficacia del GNL e del BioGNL nei sistemi di trasporto e nelle filiere logistiche italiane. Il tema centrale dell'evento ha riguardato i progressi e le sfide nell'adozione del GNL come carburante strategico per la transizione energetica . Si è parlato delle politiche di incentivazione e regolamentazione sia a livello nazionale che europeo, delle tecnologie avanzate per la logistica alimentata a GNL e delle opportunità per il mercato italiano e internazionale. " In un settore come quello dei trasporti ", ha evidenziato Vice Presidente del Consiglio dei ministri



## Affari Italiani

### Focus

---

e Ministro degli Affari Esteri, Antonio Tajani , in un messaggio letto durante l'evento, " responsabile di circa un quarto delle emissioni di co2 in Europa, il GNL può rappresentare il volano per lo sviluppo del settore della logistica energetica nazionale e contribuire al posizionamento competitivo del nostro Paese ". Successivamente il Ministro ha evidenziato come " la nostra priorità è sostenere e accompagnare il settore dei trasporti e della logistica, che ha un ruolo vitale per la nostra economia votata all'export e strategicamente inserita nelle principali catene internazionali del valore ". Il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin , ha ringraziato Assocostieri per l'organizzazione dell'evento e ha sottolineato in un videomessaggio come il GNL rappresenti una risorsa fondamentale per i settori dei trasporti non elettrificabili. " La decarbonizzazione rappresenta una sfida di innovazione e modernizzazione, contribuendo al rafforzamento del Made in Italy e alla competitività del sistema produttivo nazionale ", ha dichiarato. L'Onorevole Paola De Micheli , Vicepresidente della X Commissione della Camera dei deputati, ha sottolineato come: " La transizione verso fonti rinnovabili resta il principale obiettivo per l'Unione Europea, tuttavia, nel breve periodo, il gas, e in particolare il GNL, continuerà a giocare un ruolo cruciale per garantire l'approvvigionamento energetico. La sfida è quella di trovare un equilibrio tra la riduzione della dipendenza energetica dalla Russia e la sostenibilità economica e ambientale delle nuove forniture. Nel settore marittimo - prosegue la De Micheli - l'Europa ha scelto la strada del GNL come carburante in grado di abbattere in maniera sensibile l'impatto sull'ambiente: per realizzare pienamente questa prima fase della transizione occorrono non solo gli importanti investimenti privati già in corso, ma è necessario soprattutto un piano di investimenti pubblici. I porti italiani sono cresciuti in efficienza e competenze molto rapidamente e usciranno ancora più forti dalla fase di realizzazione del Pnrr, a patto che si rinunci a non meglio identificati progetti di privatizzazione. E' dentro a questo modello che dovremo programmare un piano di investimenti pubblici sostenibile, per accelerare sulla strada della decarbonizzazione finora soltanto abbozzata con il cold ironing ". Il Presidente di Assocostieri Elio Ruggeri , ha evidenziato gli investimenti significativi realizzati dagli associati per sviluppare la logistica primaria del GNL, inclusi nuovi depositi costieri e l'adeguamento degli impianti di rigassificazione per il ricaricamento su bettoline, camion e navi di bunkeraggio. Ruggeri ha inoltre sottolineato che, grazie a queste infrastrutture " il settore è oggi in grado di portare sul mercato italiano 500.000 tonnellate di GNL destinate alla decarbonizzazione del trasporto pesante e marittimo". Tuttavia ha osservato come la domanda attuale sia ferma a 150.000 tonnellate annue, evidenziando la necessità di interventi per stimolare il mercato. Soggetto facilitatore dello sviluppo sostenibile, Il GSE è impegnato nel sostenere la decarbonizzazione dei trasporti ", ha dichiarato il Presidente del GSE, Paolo Arrigoni , che ha aggiunto " Oltre a certificare le immissioni in consumo dei biocarburanti e gestire le Garanzie d'Origine, il GSE sta erogando incentivi per lo sviluppo del biometano e del BioGNL. È grazie a questi se, già oggi, il nostro Paese ha potenzialmente raggiunto l'obiettivo di 1.100 milioni di smc di biometano dedicato ai trasporti, previsto dal PNIEC al 2030 ".

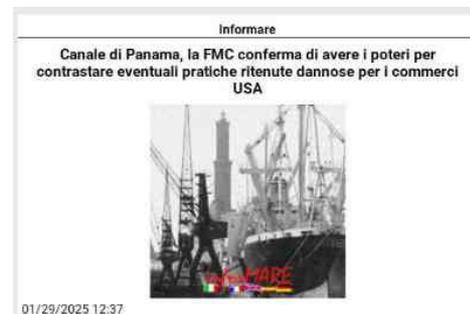
## Informare

### Focus

## Canale di Panama, la FMC conferma di avere i poteri per contrastare eventuali pratiche ritenute dannose per i commerci USA

Sola: la Commissione potrebbe agire contro la Repubblica di Panama anziché specificamente contro l'Autorità del Canale. Entro il 2050 - ha sottolineato - la capacità del canale potrebbe diminuire fino al 50%. In questi primi giorni della presidenza di Donald Trump ci si sta interrogando se le mire di possesso espresse dal presidente statunitense su territori considerati strategici per gli USA sono ancora strascichi della campagna elettorale o veri e propri propositi della nuova amministrazione di Washington. Relativamente alla volontà di controllo americano sul canale di Panama più volte manifestata da Trump, un'indicazione sulle intenzioni della Casa Bianca nei confronti della nazione centroamericana e della sua strategica via d'acqua può ritrovarsi nell'audizione di Louis E. Sola tenutasi ieri presso la Commissione per il Commercio, la scienza e i trasporti del Senato americano. Sola è il nuovo presidente della Federal Maritime Commission (FMC), l'agenzia federale statunitense incaricata di regolare il sistema dei trasporti marittimi internazionali degli USA, ruolo che gli è stato conferito lo scorso 20 gennaio da Donald Trump, che nel 2019 lo aveva nominato commissario della stessa FMC. All'audizione di ieri

ha preso parte anche Daniel B. Maffei che nei giorni scorsi è stato rimpiazzato da Sola alla presidenza della FMC, incarico che gli era stato conferito dall'ex presidente Joe Biden nel 2021, e che attualmente è commissario della FMC. I due interventi alla Commissione senatoriale sono utili per constatare se e come è cambiato l'atteggiamento della FMC nei confronti di Panama e del suo canale. Dalle dichiarazioni di Sola e Maffei sembra di percepire una linea di continuità fra i mandati dei due presidenti della Federal Maritime Commission. Nella sua audizione, Sola ha ricordato che «per gran parte della storia ultracentenaria del canale, gli Stati Uniti sono stati responsabili della gestione dell'infrastruttura, ma tale responsabilità è cambiata nel 1999 quando il controllo del canale è stato trasferito alla Repubblica di Panama. Negli ultimi 25 anni, il canale - ha rilevato il nuovo presidente della FMC - è stato amministrato in modo molto abile dalla Panama Canal Authority, un ente governativo indipendente dal governo di Panama. Nel 2024 - ha ricordato Sola - le condizioni di siccità hanno avuto ripercussioni sulle operazioni del canale, costringendo l'Autorità a ridurre il numero totale di slot di transito disponibili, a vietare ad alcune classi di navi di transitare e ad imporre che le navi fossero più leggere per ragioni di pescaggio. In alcuni casi, gli slot di transito disponibili sono stati messi all'asta al miglior offerente. In risposta alle preoccupazioni espresse da molte fonti diverse su come veniva gestito il canale, lo scorso agosto l'allora presidente Maffei ed io ci siamo recati a Panama per incontrare il governo, l'Autorità e dirigenti delle imprese per saperne di più su come la siccità stava influenzando



Sola: la Commissione potrebbe agire contro la Repubblica di Panama anziché specificamente contro l'Autorità del Canale. Entro il 2050 - ha sottolineato - la capacità del canale potrebbe diminuire fino al 50%. In questi primi giorni della presidenza di Donald Trump ci si sta interrogando se le mire di possesso espresse dal presidente statunitense su territori considerati strategici per gli USA sono ancora strascichi della campagna elettorale o veri e propri propositi della nuova amministrazione di Washington. Relativamente alla volontà di controllo americano sul canale di Panama più volte manifestata da Trump, un'indicazione sulle intenzioni della Casa Bianca nei confronti della nazione centroamericana e della sua strategica via d'acqua può ritrovarsi nell'audizione di Louis E. Sola tenutasi ieri presso la Commissione per il Commercio, la scienza e i trasporti del Senato americano. Sola è il nuovo presidente della Federal Maritime Commission (FMC), l'agenzia federale statunitense incaricata di regolare il sistema dei trasporti marittimi internazionali degli USA, ruolo che gli è stato conferito lo scorso 20 gennaio da Donald Trump, che nel 2019 lo aveva nominato commissario della stessa FMC. All'audizione di ieri ha preso parte anche Daniel B. Maffei che nei giorni scorsi è stato rimpiazzato da Sola alla presidenza della FMC, incarico che gli era stato conferito dall'ex presidente Joe Biden nel 2021, e che attualmente è commissario della FMC. I due interventi alla Commissione senatoriale sono utili per constatare se e come è cambiato l'atteggiamento della FMC nei confronti di Panama e del suo canale. Dalle dichiarazioni di Sola e Maffei sembra di percepire una linea di continuità fra i mandati dei due presidenti della Federal Maritime Commission. Nella sua audizione, Sola ha ricordato che «per gran parte della storia ultracentenaria del canale, gli Stati Uniti sono stati responsabili della gestione

## Informare

### Focus

---

le operazioni del canale e quali misure l'Autorità stava adottando per rendere il canale più resiliente alla siccità». «I dirigenti della Panama Canal Authority - ha proseguito Sola - sembravano essere improntati alla massima trasparenza nel discutere della gestione del canale e delle opzioni per rendere la via d'acqua più resiliente alle condizioni di siccità. Questi miglioramenti sono assolutamente essenziali. Senza una soluzione, le proiezioni suggeriscono che entro il 2050 la capacità del canale potrebbe diminuire fino al 50%, il che avrebbe conseguenze devastanti per il commercio globale e il commercio statunitense. L'Autorità sta lavorando per creare i volumi aggiuntivi di acqua necessari per gestire il canale, ma deve farlo entro i limiti delle leggi e dei regolamenti amministrati dal governo della Repubblica di Panama. Tale rapporto talvolta ha provocato attriti. La Repubblica di Panama è responsabile dell'amministrazione dei porti, dei diritti idrici e del registro navale di quella nazione. La realtà è che un'ente, la Panama Canal Authority, amministra il canale ed è responsabile della sua continua operatività, ma molte delle iniziative necessarie per realizzare questo obiettivo sono sotto il controllo del governo di Panama. A complicare ulteriormente questo frazionamento di autorità - ha affermato il neo presidente della FMC - è la reputazione del governo di Panama quanto a corruzione e a dipendenza dall'influenza straniera. Transparency International - ha specificato Sola - colloca Panama al 108° posto su 180 paesi valutati e l'Amministrazione per il Commercio Internazionale del Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti nota che "la corruzione è la sfida più grande di Panama". Ci sono molteplici esempi della corruzione sistemica riscontrata nel modo in cui il governo panamense fa affari. Funzionari sono stati sanzionati. Il registro panamense includeva navi di proprietà iraniana coinvolte nell'elusione delle sanzioni. Le amministrazioni presidenziali che hanno preceduto quella dell'attuale presidente Mulino - ha proseguito Sola riferendosi alla crescente presenza di interessi cinesi a Panama - sono state particolarmente ricettive rispetto alle proposte cinesi e, a partire dal 2015, la Repubblica Popolare Cinese a Panama ha dovuto solo spingere leggermente una porta che era già aperta. Negli anni successivi, Panama è diventata membro della Belt and Road Initiative ed ha troncato le sue relazioni diplomatiche con la Repubblica di Cina (Taiwan). Le aziende cinesi sono state in grado di ottenere miliardi di dollari in contratti di sviluppo a Panama, molti dei quali erano progetti infrastrutturali fisici, alcuni sul canale di Panama o adiacenti ad esso. Non sono state effettuate gare per assegnare i contratti, le leggi sul lavoro sono state eluse e il popolo panamense sta ancora aspettando di vedere come ne ha tratto beneficio». «Gli Stati Uniti - ha aggiunto Sola, e qui sembra di ascoltare le parole di diversi discorsi pronunciati da Donald Trump, ma anche dal predecessore Biden - non sono privi di opzioni per affrontare la crescente presenza della Cina e delle aziende cinesi a Panama e in tutte le Americhe. Né siamo privi di opzioni per quanto riguarda la continua operatività del canale. Innanzitutto, dobbiamo aumentare il supporto alle aziende americane che cercano di fare affari a Panama e in tutte le Americhe. Le aziende cinesi non devono essere le uniche offerenti per i contratti.

Migliorare

## Informare

### Focus

---

la resilienza del canale di Panama richiederà un notevole lavoro di ingegneria e costruzione. Le aziende statunitensi possono e devono essere in cima alla lista delle offerte prese in considerazione. Inoltre, gli Stati Uniti devono contrastare qualsiasi condotta da parte di concorrenti stranieri che le aziende americane non possono legalmente utilizzare. Le opportunità commerciali abbondano in tutte le Americhe e i nostri servizi esteri e commerciali devono abbracciare il loro ruolo di campioni delle aziende statunitensi nonostante una forte presenza di organi di stampa locali anti-USA e allineati alla Cina. L'ambasciata degli Stati Uniti a Panama è una parte cruciale di questi sforzi. Avere un ambasciatore confermato, in carica a Panama, e proteggere i nostri interessi nazionali deve essere una priorità». «In secondo luogo - ha affermato il presidente della FMC - dobbiamo salvaguardare l'indipendenza della Panama Canal Authority. Qualsiasi tentativo da parte di altri interessi a Panama di diminuire l'indipendenza o la professionalità dell'Autorità deve essere fermato. Costruire o espandere relazioni con l'Autorità del Canale di Panama può aumentare ulteriormente le sue capacità e competenze. Gli Stati Uniti dovrebbero collaborare con l'Autorità per identificare opportunità di collaborazione tecnica o condivisione di expertise. Un esempio è l'U.S. Army Corps of Engineers che ha un'esperienza senza pari nella gestione di grandi progetti di lavori pubblici. Il rapporto tra questa e l'Autorità potrebbe essere formalizzato. Un'altra opportunità per far crescere i rapporti è quella di promuovere consultazioni più strette e frequenti tra gli utenti del canale, o i loro rappresentanti, e la dirigenza dell'Autorità. Tali scambi sarebbero produttivi, in particolare se identificassero e alleviassero i problemi preoccupanti prima che diventino questioni problematiche». «In terzo luogo - ha concluso Sola - la Federal Maritime Commission continuerà a monitorare e rivedere le pratiche della Panama Canal Authority con un occhio di riguardo alla congruenza della struttura delle tariffe per i transiti. La Commissione prenderà anche in considerazione l'estensione del suo esame in corso dell'Autorità per includere altre attività marittime e della supply chain che operano a Panama. I poteri conferiti alla Commissione ai sensi della sezione 19 del Merchant Marine Act del 1920 per affrontare le condizioni che influenzano i trasporti marittimi nel commercio con l'estero (46 U.S. Code Chapter 421) autorizzano la Commissione ad affrontare le leggi o le pratiche dei governi stranieri che sono dannose per i trasporti marittimi statunitensi. Più esplicitamente, se la Commissione dovesse formalmente indagare sulle pratiche della Panama Canal Authority e trovarle sfavorevoli, la Commissione potrebbe agire in modo più ampio contro la Repubblica di Panama anziché specificamente contro l'Autorità. Ai sensi della legge, la Commissione può imporre significative contromisure, tra cui ingenti multe giornaliere e il divieto alle navi battenti bandiera panamense di attraccare nei **porti** degli Stati Uniti». Nel suo intervento, riferendosi alle più recenti vicende che hanno avuto un impatto sui canali di Panama e di Suez, due delle infrastrutture critiche del sistema mondiale dei trasporti marittimi, l'ex presidente della FMC Daniel Maffei e attuale commissario dell'agenzia federale ha rilevato che «la ridotta

## Informare

### Focus

---

capacità del canale di Panama, in combinazione con la chiusura di fatto del canale di Suez dovuta agli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso, ha avuto gravi conseguenze per il commercio oceanico, che a volte si sono tradotte in tariffe, tasse e/o tempi di transito più elevati. Gli importatori ed esportatori statunitensi hanno espresso preoccupazioni relative al canale di Panama ai commissari e al personale della FMC, tra cui dubbi sulla futura affidabilità del canale e domande su come la Panama Canal Authority stava determinando quali navi potevano transitare nel canale e quando. La FMC - ha concordato Maffei - ha l'autorità statutaria ai sensi di legge relativa alle pratiche straniere nel campo del trasporto marittimo per indagare e potenzialmente adottare le opportune contromisure se scopre che un paese straniero, attraverso le sue leggi o regolamenti, ha contribuito a "condizioni sfavorevoli al trasporto marittimo nel commercio con l'estero". Dato questo mandato statutario e in linea con la missione della FMC, io e l'allora commissario Sola abbiamo iniziato ad analizzare più a fondo le cause dei problemi che il canale stava affrontando». Maffei ha elencato gli incontri con i rappresentanti delle istituzioni panamensi, a partire dal neo presidente José Mulino, e con i vertici della Panama Canal Authority nonché con rappresentanti del settore privato: «abbiamo avuto - ha spiegato - aperte discussioni su questioni chiave come i piani di Panama per migliorare le sfide legate al livello dell'acqua, alle procedure di gara utilizzate per assegnare i transiti durante i periodi di restrizioni e la nostra preoccupazione che l'Autorità del Canale stesse raccogliendo molto più denaro per transito durante la crisi rispetto a prima della carenza idrica del 2023-24. Sia il governo di Panama che l'Autorità del Canale hanno risposto in modo puntuale alle nostre domande. L'Autorità del Canale ci ha informato che stavano già apportando modifiche al sistema di allocazione. Fortunatamente, ora la stagione delle piogge del 2024 a Panama ha alleviato per il momento i problemi più gravi di approvvigionamento idrico del canale e ha ripristinato i normali volumi di transito. Detto questo, mentre il governo panamense e l'Autorità del Canale hanno, con la consulenza dell'U.S. Army Corps of Engineers, sviluppato piani credibili per mitigare le future carenze idriche, hanno anche avvertito che è probabile che si verificherà almeno un altro periodo di transito ridotto prima che questi piani possano essere pienamente implementati». «Mentre apprendiamo di più su come Panama e la l'Autorità del Canale gestirebbero un'altra crisi di siccità e riceviamo più input dagli importatori ed esportatori americani - ha concluso Maffei - la Commissione rimane pronta a prendere qualsiasi azione appropriata, se giustificata».

## Informare

### Focus

## Nuovo record storico del traffico annuale delle merci nei porti albanesi

Nel 2024 i **porti** albanesi hanno movimentato un traffico record di merci, volume che è risultato pari complessivamente a 7,75 milioni di tonnellate, con un aumento del +14,6% sul 2023 quando era stato registrato il precedente picco storico. Il traffico dei passeggeri, invece, ha accusato una lieve flessione del -0,6% essendo ammontato a 1,59 milioni di persone. Lo scorso anno - ha reso noto oggi l'istituto albanese di statistica - il solo porto di Durazzo ha movimentato 7,35 milioni di tonnellate di merci (+14,5%) e 775mila passeggeri (-6,4%). Nel solo quarto trimestre del 2024 il traffico totale delle merci nei **porti** albanesi è stato di 2,01 milioni di tonnellate, volume che rappresenta il nuovo record per questo periodo dell'anno e un aumento del +15,5% sullo stesso trimestre dell'anno precedente. A Durazzo il traffico è stato di oltre 1,89 milioni di tonnellate (+15,5%). Il traffico complessivo dei passeggeri è stato di 211mila persone (+7,1%), di cui 130mila nel porto di Durazzo (+2,1%).



### Convegno USCLAC "sui marittimi del diporto: serve più formazione"

. Marittimi del diporto: serve più formazione . Attenzione su titoli, salute, tutele, tecnologie e transizione energetica . Viareggio, 29 gennaio 2025 - Oltre novanta persone, in gran parte comandanti e membri degli equipaggi di superyacht, hanno riempito la sala dell'hotel Esplanade di Viareggio dove ieri si è tenuto il convegno "I marittimi del diporto: titoli, mercato e contrattualistica - I servizi di USCLAC-UNCDIM-SMACD". Nei saluti iniziali il comandante Emanuele Bergamini, presidente di USCLAC, ha ricordato l'impegno del sindacato a favore dei marittimi del diporto e i servizi e le iniziative a supporto dei lavoratori, mentre Saverio Cecchi, presidente di Confindustria Nautica, ha sintetizzato il momento di mercato della cantieristica italiana, ancora in ottima salute dopo anni di crescita impetuosa con segnali recenti incoraggianti specie dal segmento delle barche medio-piccole, che negli ultimi mesi avevano marcato un rallentamento. Ha aperto la serie dei relatori Roberto Neglia, responsabile rapporti istituzionali di Confindustria Nautica, con una presentazione molto dettagliata sulla normativa dei titoli professionali e la riforma del D.M. 121/2005, di cui ha ripercorso la genesi, e sui rapporti tra titoli marittimi e del diporto. L'avvocato marittimista Enrico Molisani ha spiegato il quadro normativo in cui operano attualmente i comandanti, sia dello shipping che dello yachting, compresi gli ultimi aggiornamenti legislativi (D.M. 227/2023), che intendono allineare le figure dei comandanti del diporto agli standard internazionali, soffermandosi anche sui profili di rischio per i comandanti. Stefano Staderini, avvocato ed esperto di diritto del lavoro, ha illustrato diversi casi concreti di trattamento, economico ma non solo, di comandanti e marittimi italiani a seconda delle modalità di arruolamento e della contrattualistica applicata. E' stata poi la volta di Isabella Susy De Martini, medico di bordo con grande esperienza soprattutto su navi da crociera e traghetti, che ha sottolineato le diverse analogie fra il settore dei megayacht e le **crociere** di lusso, anche in zone remote come Antartide o Groenlandia, e le necessità di una maggiore preparazione degli equipaggi proprio per far fronte alle possibili emergenze dal punto di vista sanitario per armatori, ospiti a bordo, comandanti e marittimi. Andrea Odone, vice presidente C&C Marine Srl, è intervenuto sulle nuove tecnologie a disposizione di comandanti ed equipaggi per una migliore e più efficiente gestione degli impianti di bordo, che tenga conto delle sempre più stringenti esigenze di sicurezza e sostenibilità. L'importanza della formazione e le possibilità di occupazione offerte ai marittimi del diporto, specialmente alla luce del progressivo aumento della flotta mondiale e della crescente richiesta di personale ben addestrato, sono state al centro delle relazioni di Elena Di Tizio, managing director del centro Gente di Mare, che ha insistito sulla necessità per i marittimi di adeguarsi in fretta alle sfide imposte dalla transizione energetica, e Luigi Bruzzo, direttore della Fondazione



01/29/2025 17:32

Marittimi del diporto: serve più formazione . Attenzione su titoli, salute, tutele, tecnologie e transizione energetica . Viareggio, 29 gennaio 2025 - Oltre novanta persone, in gran parte comandanti e membri degli equipaggi di superyacht, hanno riempito la sala dell'hotel Esplanade di Viareggio dove ieri si è tenuto il convegno "I marittimi del diporto: titoli, mercato e contrattualistica - I servizi di USCLAC-UNCDIM-SMACD". Nei saluti iniziali il comandante Emanuele Bergamini, presidente di USCLAC, ha ricordato l'impegno del sindacato a favore dei marittimi del diporto e i servizi e le iniziative a supporto dei lavoratori, mentre Saverio Cecchi, presidente di Confindustria Nautica, ha sintetizzato il momento di mercato della cantieristica italiana, ancora in ottima salute dopo anni di crescita impetuosa con segnali recenti incoraggianti specie dal segmento delle barche medio-piccole, che negli ultimi mesi avevano marcato un rallentamento. Ha aperto la serie dei relatori Roberto Neglia, responsabile rapporti istituzionali di Confindustria Nautica, con una presentazione molto dettagliata sulla normativa dei titoli professionali e la riforma del D.M. 121/2005, di cui ha ripercorso la genesi, e sui rapporti tra titoli marittimi e del diporto. L'avvocato marittimista Enrico Molisani ha spiegato il quadro normativo in cui operano attualmente i comandanti, sia dello shipping che dello yachting, compresi gli ultimi aggiornamenti legislativi (D.M. 227/2023), che intendono allineare le figure dei comandanti del diporto agli standard internazionali, soffermandosi anche sui profili di rischio per i comandanti. Stefano Staderini, avvocato ed esperto di diritto del lavoro, ha illustrato diversi casi concreti di trattamento, economico ma non solo, di comandanti e marittimi italiani a seconda delle modalità di arruolamento e della contrattualistica applicata. E' stata poi la volta di Isabella Susy De Martini, medico di bordo con grande esperienza soprattutto su navi da crociera e traghetti, che ha sottolineato le diverse analogie

## Informatore Navale

### Focus

---

ISYL-Italian Superyacht Life, legata a Navigo. Giorgio Gallo, responsabile del settore yachting per Italia, Francia e Spagna del RINA, ha ricordato i grandi passi in avanti fatti dalla nautica negli ultimi anni sul fronte delle tecnologie e della progettazione navale, indicando come i nuovi carburanti richiedano competenze nuove agli equipaggi, un esempio su tutti il corretto uso del metanolo. In chiusura Giuseppe Marino, responsabile del broker Assytech, ha ribadito come spesso comandanti ed equipaggi del diporto siano poco informati sulle possibilità di coperture, in primis legali ed assicurative, che in realtà sono già a loro disposizione per lavorare in modo più sereno. L'evento è stato organizzato da USCLAC-UNCDIM-SMACD con il supporto di Cas.co.di e degli sponsor Gente di Mare, C&C Marine Srl, Unipol TS ed Assytech.

## Informatore Navale

### Focus

## MSC Crociere: a bordo dell'ammiraglia MSC World America debutta in mare "Dirty Dancing in Concert"

MSC World America introdurrà anche un nuovo mondo di intrattenimento con talenti teatrali, nuove attività per gli ospiti, scenografie e produzioni Dirty Dancing, il film di successo targato Lionsgate, prenderà vita nel World Theatre di MSC World America, con il supporto di una band dal vivo, cantanti e ballerini Ginevra, 29 gennaio 2025 - Preparatevi a vivere un momento magico a bordo di MSC World America, la nuova nave ammiraglia di MSC **Crociere**, che salperà da PortMiami il prossimo 12 aprile 2025. A bordo, sarà presentato un programma di intrattenimento senza precedenti, che includerà il primo Dirty Dancing in Concert mai realizzato in mare. Il concerto permetterà di assistere dal vivo al celebre film Lionsgate in un nuovo coinvolgente format con cantanti, ballerini e musicisti. A bordo della nave sarà inoltre possibile immergersi in continue attività di intrattenimento, 24 ore su 24, con spettacoli teatrali e musica dal vivo, giochi e molto altro. MSC World America segna una nuova era nella classe World di MSC, introducendo un concetto innovativo di crociera, con ambienti e servizi pensati su misura per tutti i propri ospiti. La nuova nave ammiraglia sarà inoltre la prima a offrire sette distinti distretti a bordo, concepiti per consentire a ogni ospite, di qualsiasi età, di personalizzare la propria esperienza di vacanza e vivere appieno ogni momento a bordo. "Siamo entusiasti di annunciare l'arrivo di MSC World America che farà il suo debutto il prossimo 9 aprile e che rappresenta una pietra miliare nella nostra continua evoluzione nel mondo delle crociere! Con il suo design innovativo, i servizi esclusivi e un'offerta di intrattenimento senza pari, MSC World America è pronta a ridefinire il concetto stesso di vacanza in mare. Garantire una programmazione di intrattenimento variegata, capace di soddisfare le diverse esigenze di ogni ospite, è essenziale per offrire un'esperienza di crociera unica. MSC World America è dunque pronta a stupire tutti gli italiani che l'hanno già scelta e la sceglieranno per la propria vacanza oltreoceano", ha detto Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della Divisione **Crociere** del Gruppo MSC. Tra le esperienze di intrattenimento più distintive, spiccano il Dirty Dancing in Concert al World Theatre e il Queen Symphonic al Panorama Lounge, eventi senza precedenti sulle nostre navi, pensati per coinvolgere tanto il pubblico americano quanto quello internazionale. Inoltre, la nostra offerta si arricchisce di un Comedy Club esclusivo per adulti, di autentici Duelling Pianos e di coinvolgenti giochi interattivi per le famiglie, garantendo così un intrattenimento completo e per tutti i gusti. Ogni crociera offrirà più occasioni per assistere a Dirty Dancing in Concert, compresa una matinée durante i giorni di navigazione. Durante il concerto di 90 minuti, una band dal vivo e cantanti esperti intoneranno canzoni di successo in sincrono con il film, mentre ballerini straordinari renderanno magica l'atmosfera. L'evento culminerà con una danza finale che coinvolgerà anche gli spettatori

Informatore Navale	
<b>MSC Crociere: a bordo dell'ammiraglia MSC World America debutta in mare "Dirty Dancing in Concert"</b>	
01/29/2025 21:09	
<p>MSC World America introdurrà anche un nuovo mondo di intrattenimento con talenti teatrali, nuove attività per gli ospiti, scenografie e produzioni Dirty Dancing, il film di successo targato Lionsgate, prenderà vita nel World Theatre di MSC World America, con il supporto di una band dal vivo, cantanti e ballerini Ginevra, 29 gennaio 2025 - Preparatevi a vivere un momento magico a bordo di MSC World America, la nuova nave ammiraglia di MSC Crociere, che salperà da PortMiami il prossimo 12 aprile 2025. A bordo, sarà presentato un programma di intrattenimento senza precedenti, che includerà il primo Dirty Dancing in Concert mai realizzato in mare. Il concerto permetterà di assistere dal vivo al celebre film Lionsgate in un nuovo coinvolgente format con cantanti, ballerini e musicisti. A bordo della nave sarà inoltre possibile immergersi in continue attività di intrattenimento, 24 ore su 24, con spettacoli teatrali e musica dal vivo, giochi e molto altro. MSC World America segna una nuova era nella classe World di MSC, introducendo un concetto innovativo di crociera, con ambienti e servizi pensati su misura per tutti i propri ospiti. La nuova nave ammiraglia sarà inoltre la prima a offrire sette distinti distretti a bordo, concepiti per consentire a ogni ospite, di qualsiasi età, di personalizzare la propria esperienza di vacanza e vivere appieno ogni momento a bordo. "Siamo entusiasti di annunciare l'arrivo di MSC World America che farà il suo debutto il prossimo 9 aprile e che rappresenta una pietra miliare nella nostra continua evoluzione nel mondo delle crociere! Con il suo design innovativo, i servizi esclusivi e un'offerta di intrattenimento senza pari, MSC World America è pronta a ridefinire il concetto stesso di vacanza in mare. Garantire una programmazione di intrattenimento variegata, capace di soddisfare le diverse esigenze di ogni ospite, è essenziale per offrire un'esperienza di crociera unica. MSC World America è dunque pronta a stupire tutti gli italiani che l'hanno già scelta e la sceglieranno per la propria vacanza oltreoceano", ha detto Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC. Tra le esperienze di intrattenimento più distintive, spiccano il Dirty Dancing in Concert al World Theatre e il Queen Symphonic al Panorama Lounge, eventi senza precedenti sulle nostre navi, pensati per coinvolgere tanto il pubblico americano quanto quello internazionale. Inoltre, la nostra offerta si arricchisce di un Comedy Club esclusivo per adulti, di autentici Duelling Pianos e di coinvolgenti giochi interattivi per le famiglie, garantendo così un intrattenimento completo e per tutti i gusti. Ogni crociera offrirà più occasioni per assistere a Dirty Dancing in Concert, compresa una matinée durante i giorni di navigazione. Durante il concerto di 90 minuti, una band dal vivo e cantanti esperti intoneranno canzoni di successo in sincrono con il film, mentre ballerini straordinari renderanno magica l'atmosfera. L'evento culminerà con una danza finale che coinvolgerà anche gli spettatori in una festa a</p>	

## Informatore Navale

### Focus

---

in una festa a tema Dirty Dancing che proseguirà fino a tarda notte. Oltre a Dirty Dancing in Concert, gli ospiti di MSC World America potranno godere di un'ampia gamma di servizi di intrattenimento internazionale, con esibizioni che offriranno concerti dal vivo, spettacoli di magia e affascinanti show di circo moderno. Ci saranno anche attività immersive al Luna Park, tra cui e-game, lezioni di danza, giochi a tema e altro ancora. **PRODUZIONI TEATRALI**

**World Theatre** - Quattro nuove straordinarie esperienze di intrattenimento, prodotte in collaborazione con creatori e produttori leader del settore, saranno previste al World Theatre, struttura che può ospitare fino a 1.150 persone: **NUOVO Dirty Dancing in Concert** - Un'esperienza di concerto dal vivo ispirata al film di Lionsgate che ha segnato una generazione, portato in scena da cantanti, ballerini e musicisti. **NUOVO Odyssey** - Uno spettacolo acrobatico affascinante ambientato sullo sfondo sognante di un viaggio etero influenzato dall'Odissea di Omero. Questa produzione è realizzata da Anystage Creative, una compagnia conosciuta per i suoi grandi spettacoli da Macao a Mumbai. **NUOVO Momentous** - Uno dei più grandi spettacoli di illusionismo mai prodotti in mare, che vede protagonista un grande artista che incanterà e stupirà il pubblico con coinvolgenti giochi di magia. Questa esperienza è creata in collaborazione con Twins FX, noti per i loro straordinari effetti speciali nel musical "Ritorno al Futuro" e produzioni Disney oltre a film e serie TV come Doctor Who, Mission: Impossible e La Mummia. **NUOVO Hall of Fame** - Vivi il grande concerto pop dal vivo con una colonna sonora da brivido e momenti indimenticabili delle leggende del pop. Un evento prodotto da ONLYCHILD, studio creativo multidisciplinare rinomato per il suo lavoro e le collaborazioni nella musica, moda, teatro dal vivo e cinema. Tra i loro clienti ci sono stelle della musica come Kylie Minogue, nonché collaborazioni con grandi marchi come MTV, Netflix, Vogue e Missoni. **Panorama Lounge** - Il Panorama Lounge, situato a poppa, ospiterà due incredibili concerti musicali dal vivo in programma nel corso di diverse serate della settimana, insieme ad eventi legati al benessere in scena nel corso della giornata. Per questi progetti MSC **Crociere** ha collaborato con la pluripremiata compagnia di produzione TBI Media, specializzata nella creazione e produzione di contenuti per artisti di spicco, emittenti e grandi marchi, dal Disney Theatrical Group a TikTok, e in occasione di grandi eventi dal vivo per BBC television e radio. **NUOVO Queen Symphonic** - Questa versione esclusiva del concerto internazionale Queen Rock Symphonic presenta una spettacolare fusione dei più grandi successi dei Queen su scala teatrale. Eseguiti da una band rock dal vivo insieme a cantanti, ballerini e acrobazie mozzafiato, questo evento dinamico presenta una straordinaria orchestra - prevista appositamente per questa produzione - di 36 elementi sul palco, che fornisce la cornice perfetta per lo spettacolo. **NUOVO Cinesonic** - Un concerto mozzafiato con le canzoni dei film di maggior successo e colonne sonore cinematografiche, portato in vita grazie a graphic video e performance di cantanti, ballerini e acrobati. Con nuovi arrangiamenti musicali esclusivi creati per MSC **Crociere**, questo concerto celebra il meglio della magia cinematografica! **Street Theatre** - Durante la crociera, gli ospiti potranno godere di momenti a sorpresa che vedono protagonisti artisti di livello mondiale presso tutte le aree della nave. **ATTIVITÀ IMMERSIVE AL LUNA PARK** Il Luna Park sarà il centro dell'intrattenimento

## Informatore Navale

### Focus

---

su MSC World America, offrendo eventi dinamici durante tutta la crociera con attività disponibili 24 ore su 24. Le attività diurne includono lezioni di danza, conferenze di approfondimento, film, giochi elettronici e realtà virtuale. Le attività serali includono feste per famiglie e bambini, giochi a tema per famiglie e esperienze serali per adulti, tra cui una festa Miami Nights e Après e una festa Euro Alpine. **ESPERIENZE ENTUSIASMANTI PRESSO IL NUOVO LOFT DELLA NAVE** Un nuovo spazio pensato per il mercato nordamericano, The Loft offrirà un luogo per gli adulti che vogliono godere di intrattenimento serale fino a tardi con musica al pianoforte, spettacoli comici, karaoke e DJ set notturni.

## Informazioni Marittime

### Focus

## Scioperi, Caronte & Tourist Isole Minori ha predisposto i servizi minimi

Le astensioni dal lavoro sono programmate nei giorni 30 e 31 gennaio e primo febbraio. In vista dello sciopero di quarantott'ore proclamato da UGL Mare e Porti, con inizio alle ore 8 del 30 gennaio, e del concomitante sciopero di ventiquattr'ore indetto da Filt Cgil e UilTrasporti, previsto a partire dalle ore 8 del 31 gennaio, Caronte & Tourist Isole Minori ha predisposto il piano dei servizi minimi da assicurare da e per le isole minori individuando navi e lavoratori comandati fino alle 7.59 del 1° febbraio, termine previsto per entrambi gli scioperi. Nello specifico, C&T Isole Minori comunica che giovedì 30 gennaio saranno in servizio due navi da e per le Eolie; una nave da e per le Egadi; una nave da e per Pantelleria e una nave da e per Ustica. Venerdì 31 gennaio saranno invece in servizio due navi da e per le Eolie; una nave da e per le Egadi; una nave da e per Pantelleria e una nave da e per le Pelagie. Sabato 1° febbraio il servizio sarà garantito da una nave da e per le Eolie; una nave da e per le Egadi e una nave da e per Pantelleria. A partire dalle 8 - si legge in una nota di C&T Isole Minori - i collegamenti riprenderanno regolarmente; le navi in precedenza non coinvolte nei servizi minimi essenziali effettueranno, compatibilmente con le esigenze operative e con possibili ritardi, le partenze programmate. Tutte le informazioni aggiornate saranno disponibili sul del Gruppo Caronte & Tourist. Messaggi informativi saranno trasmessi a bordo delle navi in servizio. Condividi Tag caronte&tourist Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Scioperi, Caronte & Tourist Isole Minori ha predisposto i servizi minimi



01/29/2025 08:37

Le astensioni dal lavoro sono programmate nei giorni 30 e 31 gennaio e primo febbraio in vista dello sciopero di quarantott'ore proclamato da UGL Mare e Porti, con inizio alle ore 8 del 30 gennaio, e del concomitante sciopero di ventiquatt'ore indetto da Filt Cgil e UilTrasporti, previsto a partire dalle ore 8 del 31 gennaio. Caronte & Tourist Isole Minori ha predisposto il piano dei servizi minimi da assicurare da e per le isole minori individuando navi e lavoratori comandati fino alle 7.59 del 1° febbraio, termine previsto per entrambi gli scioperi. Nello specifico, C&T Isole Minori comunica che giovedì 30 gennaio saranno in servizio due navi da e per le Eolie; una nave da e per le Egadi; una nave da e per Pantelleria e una nave da e per Ustica. Venerdì 31 gennaio saranno invece in servizio due navi da e per le Eolie; una nave da e per le Egadi; una nave da e per Pantelleria e una nave da e per le Pelagie. Sabato 1° febbraio il servizio sarà garantito da una nave da e per le Eolie; una nave da e per le Egadi e una nave da e per Pantelleria. A partire dalle 8 - si legge in una nota di C&T Isole Minori - i collegamenti riprenderanno regolarmente; le navi in precedenza non coinvolte nei servizi minimi essenziali effettueranno, compatibilmente con le esigenze operative e con possibili ritardi, le partenze programmate. Tutte le informazioni aggiornate saranno disponibili sul del Gruppo Caronte & Tourist. Messaggi informativi saranno trasmessi a bordo delle navi in servizio. Condividi Tag caronte&tourist Articoli correlati.

**Il Mediterraneo tra transizione energetica e sicurezza: il nuovo Italian Energy Report 2025**

Andrea Puccini

ROMA È stato presentato al Parlamento europeo il sesto MED & Italian Energy Report, intitolato quest'anno The energy transition in the Mediterranean between sustainability and security: a dynamic think-tanking approach. Il rapporto, frutto della collaborazione tra SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e l'ESL@energycenter Lab del Politecnico di Torino, analizza gli effetti delle tensioni geopolitiche nel Mar Rosso sulle forniture di petrolio e gas naturale liquefatto, l'importanza strategica della sponda meridionale del Mediterraneo nel mercato del gas e il potenziale delle fonti rinnovabili nel favorire la cooperazione energetica nella regione. Un focus del report è dedicato al ruolo strategico dei porti e dello shipping nel commercio energetico marittimo del Mediterraneo. Attraverso la piattaforma interattiva ENEMED Platform, sviluppata da SRM e dal Politecnico di Torino, è possibile analizzare i flussi energetici dell'area euro-mediterranea e ottenere dati aggiornati sui principali terminal e choke points coinvolti nella fornitura di materie prime energetiche. Secondo il rapporto, il segmento energetico rappresenta il 35% del traffico complessivo movimentato nei porti italiani, che ambiscono a diventare veri e propri hub della transizione energetica, con investimenti mirati alla sostenibilità e alla riduzione dell'impatto ambientale delle attività portuali. Diversi scali italiani figurano tra i principali terminal energetici del Mediterraneo. Per il petrolio greggio spiccano Trieste (38 milioni di tonnellate movimentate), Augusta e Sarroch (12 milioni di tonnellate ciascuno). Per i prodotti petroliferi raffinati, Augusta movimentata 9,5 milioni di tonnellate e Sarroch 7,8 milioni, mentre Napoli si distingue per il gas (1 milione di tonnellate). Per il GNL, Porto Levante-Rovigo con 6,4 milioni di tonnellate e Piombino con 2,4 milioni sono tra i principali punti di riferimento del settore. I choke points strategici del commercio energetico Il report evidenzia il ruolo cruciale di tre imbuto' globali: Hormuz, Malacca e Suez. Lo Stretto di Hormuz gestisce il 34% del commercio globale di greggio, il 14,3% dei prodotti raffinati, il 25,6% del gas e il 18% del GNL. Malacca è un passaggio chiave per il 33,5% del petrolio, il 13% dei raffinati, il 15,1% del gas e il 17% del GNL. Suez, invece, registra il transito del 5% del commercio petrolifero totale, del 2,2% del gas e dell'1,2% del GNL. Le recenti tensioni nel Mar Rosso hanno avuto un impatto significativo sulle forniture energetiche, allungando le catene logistiche. In particolare, il tempo medio di viaggio delle metaniere dal Qatar è passato da 18,5 giorni nel 2023 a 39,7 giorni nell'aprile 2024. Tuttavia, la tregua tra Israele e Hamas apre spiragli per un graduale ritorno alla normalità. Italia: meno dipendenza, più rinnovabili Il report segnala un lieve miglioramento nella dipendenza energetica dell'Italia, che scende dal 77% al 74%. Il Paese ha inoltre raggiunto un livello di scorte del 98,5%, superando la media europea e garantendosi una maggiore sicurezza in caso di shock di mercato. Nel 2024,



## Messaggero Marittimo

### Focus

---

le fonti rinnovabili hanno coperto il 41,2% della domanda elettrica nazionale, un dato record che evidenzia la crescita del settore green. Secondo le previsioni dell'ESPO (European Sea Ports Organization), nei prossimi dieci anni la sostenibilità sarà il principale driver di investimento per i porti europei. Una survey condotta su 173 autorità portuali in 85 Paesi rivela che oltre il 90% ha piani di sviluppo per infrastrutture sostenibili e il 13% intende ampliare le proprie capacità di produzione energetica. In questo scenario, i porti italiani si candidano a svolgere un ruolo chiave nella transizione energetica, diventando non solo snodi logistici ma anche produttori e distributori di energia pulita. La sfida è chiara: investire in tecnologie sostenibili per coniugare sviluppo economico e tutela ambientale, mantenendo il Mediterraneo al centro del commercio energetico globale.

## Mancato rinnovo dell'addendum al CCNL: ANCIP convoca riunione nazionale

Andrea Puccini

ROMA Si è svolto nella Capitale l'incontro tra l'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP) e le Organizzazioni Sindacali del settore portuale per discutere il rinnovo dell'addendum al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) dei Lavoratori dei Porti. Al tavolo, per ANCIP, erano presenti il Direttore Generale Gaudenzio Parenti e il consulente Maurizio Colombai, mentre le sigle sindacali erano rappresentate da Amedeo D'Alessio e Angelo Manicone per la Filt CGIL, Maurizio Diamante per la FIT Cisl e Giuliano Galluccio per Uiltrasporti. Il focus della discussione era l'aggiornamento degli accordi precedenti in relazione alle attività specifiche svolte dai lavoratori delle imprese abilitate alla somministrazione di lavoro temporaneo in ambito portuale, ai sensi dell'art. 17, commi 2 e 5, della legge n. 84/1994. L'importanza dell'aggiornamento normativo ANCIP considera la revisione di questi accordi, risalenti agli inizi degli anni 2000, una necessità ormai improcrastinabile. L'obiettivo è duplice: da un lato, armonizzare i contenuti con le evoluzioni normative intervenute nel settore portuale e giuslavoristico; dall'altro, garantire la massima flessibilità del lavoro portuale temporaneo in un quadro che tuteli la sicurezza dei lavoratori e favorisca la sostenibilità operativa delle imprese. Secondo l'Associazione, una regolamentazione efficace e aggiornata può garantire un equilibrio tra la necessità di flessibilità richiesta dagli scali italiani e il rispetto dei diritti e della sicurezza dei lavoratori. Per raggiungere questo obiettivo, è fondamentale avvalersi di strumenti contrattuali adeguati, capaci di valorizzare le peculiarità del lavoro portuale temporaneo e supportare la competitività del settore. La convocazione della riunione nazionale Constatata l'impossibilità di avviare un percorso costruttivo con le organizzazioni sindacali, ANCIP ha deciso di convocare, per lunedì 3 febbraio, una riunione nazionale delle imprese somministratrici di lavoro portuale temporaneo. L'incontro, esteso anche ai rappresentanti di Genova e Savona, avrà lo scopo di individuare le strategie da adottare per sbloccare la situazione e giungere a un accordo condiviso. L'Associazione ha ribadito la propria disponibilità a riprendere il confronto con le sigle sindacali il prima possibile, nell'auspicio di trovare una soluzione che soddisfi tutte le parti coinvolte e risponda alle esigenze del comparto. Il lavoro portuale temporaneo rappresenta una componente essenziale della logistica portuale italiana, e una sua gestione efficace è fondamentale per la competitività del sistema portuale nazionale.



## Marittimi del diporto: serve più formazione

Viareggio - Oltre novanta persone, in gran parte comandanti e membri degli equipaggi di superyacht, hanno riempito la sala dell'hotel Esplanade di Viareggio dove ieri si è tenuto il convegno "I marittimi del diporto: titoli, mercato e contrattualistica - I servizi di USCLAC-UNCDIM-SMACD". Nei saluti iniziali il comandante Emanuele Bergamini, presidente di USCLAC, ha ricordato l'impegno del sindacato a favore dei marittimi del diporto e i servizi e le iniziative a supporto dei lavoratori, mentre Saverio Cecchi presidente di Confindustria Nautica, ha sintetizzato il momento di mercato della cantieristica italiana, ancora in ottima salute dopo anni di crescita impetuosa con segnali recenti incoraggianti specie dal segmento delle barche medio-piccole, che negli ultimi mesi avevano marcato un rallentamento. Ha aperto la serie dei relatori Roberto Neglia responsabile rapporti istituzionali di Confindustria Nautica, con una presentazione molto dettagliata sulla normativa dei titoli professionali e la riforma del D.M. 121/2005, di cui ha ripercorso la genesi, e sui rapporti tra titoli marittimi e del diporto. L'avvocato marittimista Enrico Molisani ha spiegato il quadro normativo in cui operano attualmente i comandanti, sia dello shipping che dello yachting, compresi gli ultimi aggiornamenti legislativi (D.M. 227/2023), che intendono allineare le figure dei comandanti del diporto agli standard internazionali, soffermandosi anche sui profili di rischio per i comandanti. Stefano Staderini, avvocato ed esperto di diritto del lavoro, ha illustrato diversi casi concreti di trattamento, economico ma non solo, di comandanti e marittimi italiani a seconda delle modalità di arruolamento e della contrattualistica applicata. E' stata poi la volta di Isabella Susy De Martini, medico di bordo con grande esperienza soprattutto su navi da crociera e traghetti, che ha sottolineato le diverse analogie fra il settore dei megayacht e le **crociere** di lusso, anche in zone remote come Antartide o Groenlandia, e le necessità di una maggiore preparazione degli equipaggi proprio per far fronte alle possibili emergenze dal punto di vista sanitario per armatori, ospiti a bordo, comandanti e marittimi. Andrea Odone vice presidente C&C Marine Srl, è intervenuto sulle nuove tecnologie a disposizione di comandanti ed equipaggi per una migliore e più efficiente gestione degli impianti di bordo, che tenga conto delle sempre più stringenti esigenze di sicurezza e sostenibilità. L'importanza della formazione e le possibilità di occupazione offerte ai marittimi del diporto, specialmente alla luce del progressivo aumento della flotta mondiale e della crescente richiesta di personale ben addestrato, sono state al centro delle relazioni di Elena Di Tizio, managing director del centro Gente di Mare, che ha insistito sulla necessità per i marittimi di adeguarsi in fretta alle sfide imposte dalla transizione energetica, e Luigi Bruzzo direttore della Fondazione ISYL-Italian Superyacht Life, legata a Navigo. Giorgio Gallo, responsabile del settore yachting per Italia, Francia e Spagna



01/29/2025 16:05 Redazione Seareporter

Viareggio - Oltre novanta persone, in gran parte comandanti e membri degli equipaggi di superyacht, hanno riempito la sala dell'hotel Esplanade di Viareggio dove ieri si è tenuto il convegno "I marittimi del diporto: titoli, mercato e contrattualistica - I servizi di USCLAC-UNCDIM-SMACD". Nei saluti iniziali il comandante Emanuele Bergamini, presidente di USCLAC, ha ricordato l'impegno del sindacato a favore dei marittimi del diporto e i servizi e le iniziative a supporto dei lavoratori, mentre Saverio Cecchi presidente di Confindustria Nautica, ha sintetizzato il momento di mercato della cantieristica italiana, ancora in ottima salute dopo anni di crescita impetuosa con segnali recenti incoraggianti specie dal segmento delle barche medio-piccole, che negli ultimi mesi avevano marcato un rallentamento. Ha aperto la serie dei relatori Roberto Neglia responsabile rapporti istituzionali di Confindustria Nautica, con una presentazione molto dettagliata sulla normativa dei titoli professionali e la riforma del D.M. 121/2005, di cui ha ripercorso la genesi, e sui rapporti tra titoli marittimi e del diporto. L'avvocato marittimista Enrico Molisani ha spiegato il quadro normativo in cui operano attualmente i comandanti, sia dello shipping che dello yachting, compresi gli ultimi aggiornamenti legislativi (D.M. 227/2023), che intendono allineare le figure dei comandanti del diporto agli standard internazionali, soffermandosi anche sui profili di rischio per i comandanti. Stefano Staderini, avvocato ed esperto di diritto del lavoro, ha illustrato diversi casi concreti di trattamento, economico ma non solo, di comandanti e marittimi italiani a seconda delle modalità di arruolamento e della contrattualistica applicata. E' stata poi la volta di Isabella Susy De Martini, medico di bordo con grande esperienza soprattutto su navi da crociera e traghetti, che ha sottolineato le diverse analogie fra il settore dei megayacht e le crociere di lusso, anche in zone remote come Antartide o Groenlandia, e le necessità di una maggiore preparazione degli equipaggi proprio per far fronte alle possibili emergenze dal

## Sea Reporter

### Focus

---

del RINA, ha ricordato i grandi passi in avanti fatti dalla nautica negli ultimi anni sul fronte delle tecnologie e della progettazione navale, indicando come i nuovi carburanti richiedano competenze nuove agli equipaggi, un esempio su tutti il corretto uso del metanolo. In chiusura Giuseppe Marino responsabile del broker Assytech, ha ribadito come spesso comandanti ed equipaggi del diporto siano poco informati sulle possibilità di coperture, in primis legali ed assicurative, che in realtà sono già a loro disposizione per lavorare in modo più sereno. L'evento è stato organizzato da USCLAC-UNCDIM-SMACD con il supporto di Cas.co .di e degli sponsor Gente di Mare, C&C Marine Srl, Unipol TS ed Assytech.

## Dirty Dancing in concert debutta in mare a bordo di MSC World America

Gen 29, 2025 - Preparatevi a vivere un momento magico a bordo di MSC World America, la nuova nave ammiraglia di MSC **Crociere**, che salperà da PortMiami il prossimo 12 aprile 2025. A bordo, sarà presentato un programma di intrattenimento senza precedenti, che includerà il primo Dirty Dancing in Concert mai realizzato in mare. Il concerto permetterà di assistere dal vivo al celebre film Lionsgate in un nuovo coinvolgente format con cantanti, ballerini e musicisti. A bordo della nave sarà inoltre possibile immergersi in continue attività di intrattenimento, 24 ore su 24, con spettacoli teatrali e musica dal vivo, giochi e molto altro. MSC World America segna una nuova era nella classe World di MSC, introducendo un concetto innovativo di crociera, con ambienti e servizi pensati su misura per tutti i propri ospiti. La nuova nave ammiraglia sarà inoltre la prima a offrire sette distinti distretti a bordo, concepiti per consentire a ogni ospite, di qualsiasi età, di personalizzare la propria esperienza di vacanza e vivere appieno ogni momento a bordo.

"Siamo entusiasti di annunciare l'arrivo di MSC World America che farà il suo debutto il prossimo 9 aprile e che rappresenta una pietra miliare nella nostra

continua evoluzione nel mondo delle **crociere**! Con il suo design innovativo, i servizi esclusivi e un'offerta di intrattenimento senza pari, MSC World America è pronta a ridefinire il concetto stesso di vacanza in mare. Garantire una programmazione di intrattenimento variegata, capace di soddisfare le diverse esigenze di ogni ospite, è essenziale per offrire un'esperienza di crociera unica. MSC World America è dunque pronta a stupire tutti gli italiani che l'hanno già scelta e la sceglieranno per la propria vacanza oltreoceano", ha detto Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della Divisione **Crociere** del Gruppo MSC. Tra le esperienze di intrattenimento più distintive, spiccano il Dirty Dancing in Concert al World Theatre e il Queen Symphonic al Panorama Lounge, eventi senza precedenti sulle nostre navi, pensati per coinvolgere tanto il pubblico americano quanto quello internazionale. Inoltre, la nostra offerta si arricchisce di un Comedy Club esclusivo per adulti, di autentici Duelling Pianos e di coinvolgenti giochi interattivi per le famiglie, garantendo così un intrattenimento completo e per tutti i gusti. Ogni crociera offrirà più occasioni per assistere a Dirty Dancing in Concert, compresa una matinée durante i giorni di navigazione. Durante il concerto di 90 minuti, una band dal vivo e cantanti esperti intoneranno canzoni di successo in sincrono con il film, mentre ballerini straordinari renderanno magica l'atmosfera. L'evento culminerà con una danza finale che coinvolgerà anche gli spettatori in una festa a tema Dirty Dancing che proseguirà fino a tarda notte. Oltre a Dirty Dancing in Concert, gli ospiti di MSC World America potranno godere di un'ampia gamma di servizi di intrattenimento internazionale, con esibizioni che offriranno concerti dal vivo, spettacoli di magia e affascinanti show di circo moderno.



Gen 29, 2025 - Preparatevi a vivere un momento magico a bordo di MSC World America, la nuova nave ammiraglia di MSC Crociere, che salperà da PortMiami il prossimo 12 aprile 2025. A bordo, sarà presentato un programma di intrattenimento senza precedenti, che includerà il primo Dirty Dancing in Concert mai realizzato in mare. Il concerto permetterà di assistere dal vivo al celebre film Lionsgate in un nuovo coinvolgente format con cantanti, ballerini e musicisti. A bordo della nave sarà inoltre possibile immergersi in continue attività di intrattenimento, 24 ore su 24, con spettacoli teatrali e musica dal vivo, giochi e molto altro. MSC World America segna una nuova era nella classe World di MSC, introducendo un concetto innovativo di crociera, con ambienti e servizi pensati su misura per tutti i propri ospiti. La nuova nave ammiraglia sarà inoltre la prima a offrire sette distinti distretti a bordo, concepiti per consentire a ogni ospite, di qualsiasi età, di personalizzare la propria esperienza di vacanza e vivere appieno ogni momento a bordo. "Siamo entusiasti di annunciare l'arrivo di MSC World America che farà il suo debutto il prossimo 9 aprile e che rappresenta una pietra miliare nella nostra continua evoluzione nel mondo delle crociere! Con il suo design innovativo, i servizi esclusivi e un'offerta di intrattenimento senza pari, MSC World America è pronta a ridefinire il concetto stesso di vacanza in mare. Garantire una programmazione di intrattenimento variegata, capace di soddisfare le diverse esigenze di ogni ospite, è essenziale per offrire un'esperienza di crociera unica. MSC World America è dunque pronta a stupire tutti gli italiani che l'hanno già scelta e la sceglieranno per la propria vacanza oltreoceano", ha detto Leonardo Massa, Vice President Southern Europe della Divisione Crociere del Gruppo MSC. Tra le esperienze di intrattenimento più distintive, spiccano il Dirty Dancing in Concert al World Theatre e il Queen Symphonic al Panorama Lounge, eventi senza precedenti sulle nostre

## Sea Reporter

### Focus

---

Ci saranno anche attività immersive al Luna Park, tra cui e-game, lezioni di danza, giochi a tema e altro ancora.

**PRODUZIONI TEATRALI World Theatre** - Quattro nuove straordinarie esperienze di intrattenimento, prodotte in collaborazione con creatori e produttori leader del settore, saranno previste al World Theatre, struttura che può ospitare fino a 1.150 persone: **NUOVO Dirty Dancing in Concert** - Un'esperienza di concerto dal vivo ispirata al film di Lionsgate che ha segnato una generazione, portato in scena da cantanti, ballerini e musicisti. **NUOVO Odyssey** - Uno spettacolo acrobatico affascinante ambientato sullo sfondo sognante di un viaggio etereo influenzato dall'Odissea di Omero. Questa produzione è realizzata da Anystage Creative, una compagnia conosciuta per i suoi grandi spettacoli da Macao a Mumbai. **NUOVO Momentous** - Uno dei più grandi spettacoli di illusionismo mai prodotti in mare, che vede protagonista un grande artista che incanterà e stupirà il pubblico con coinvolgenti giochi di magia. Questa esperienza è creata in collaborazione con Twins FX, noti per i loro straordinari effetti speciali nel musical "Ritorno al Futuro" e produzioni Disney oltre a film e serie TV come Doctor Who Mission: Impossible e La Mummia **NUOVO Hall of Fame** - Vivi il grande concerto pop dal vivo con una colonna sonora da brivido e momenti indimenticabili delle leggende del pop. Un evento prodotto da ONLYCHILD, studio creativo multidisciplinare rinomato per il suo lavoro e le collaborazioni nella musica, moda, teatro dal vivo e cinema. Tra i loro clienti ci sono stelle della musica come Kylie Minogue, nonché collaborazioni con grandi marchi come MTV, Netflix, Vogue e Missoni.

**Panorama Lounge** - Il Panorama Lounge, situato a poppa, ospiterà due incredibili concerti musicali dal vivo in programma nel corso di diverse serate della settimana, insieme ad eventi legati al benessere in scena nel corso della giornata. Per questi progetti MSC **Crociere** ha collaborato con la pluripremiata compagnia di produzione TBI Media, specializzata nella creazione e produzione di contenuti per artisti di spicco, emittenti e grandi marchi, dal Disney Theatrical Group a TikTok, e in occasione di grandi eventi dal vivo per BBC television e radio.

**NUOVO Queen Symphonic** - Questa versione esclusiva del concerto internazionale Queen Rock Symphonic presenta una spettacolare fusione dei più grandi successi dei Queen su scala teatrale. Eseguiti da una band rock dal vivo insieme a cantanti, ballerini e acrobazie mozzafiato, questo evento dinamico presenta una straordinaria orchestra - prevista appositamente per questa produzione - di 36 elementi sul palco, che fornisce la cornice perfetta per lo spettacolo.

**NUOVO Cinesonic** - Un concerto mozzafiato con le canzoni dei film di maggior successo e colonne sonore cinematografiche, portato in vita grazie a graphic video e performance di cantanti, ballerini e acrobati. Con nuovi arrangiamenti musicali esclusivi creati per MSC **Crociere**, questo concerto celebra il meglio della magia cinematografica!

**Street Theatre** - Durante la crociera, gli ospiti potranno godere di momenti a sorpresa che vedono protagonisti artisti di livello mondiale presso tutte le aree della nave.

**ATTIVITÀ IMMERSIVE AL LUNA PARK** Il Luna Park sarà il centro dell'intrattenimento su MSC World America, offrendo eventi dinamici durante tutta la crociera con attività disponibili 24 ore su 24. Le attività diurne includono lezioni di danza, conferenze di approfondimento, film, giochi elettronici e realtà virtuale. Le attività serali includono feste per famiglie e bambini, giochi a tema

## Sea Reporter

### Focus

---

per famiglie e esperienze serali per adulti, tra cui una festa Miami Nights e Après e una festa Euro Alpine. Un nuovo spazio pensato per il mercato nordamericano, The Loft offrirà un luogo per gli adulti che vogliono godere di intrattenimento serale fino a tardi con musica al pianoforte, spettacoli comici, karaoke e DJ set notturni.

## Fincantieri, cerimonia di cambio nome delle due Mpcs/Ppa destinate alla Marina indonesiana

Le navi possono essere utilizzate per operazioni di combattimento in prima linea al pattugliamento fino alle attività di soccorso in mare La **Spezia** - Presso il cantiere Fincantieri di Muggiano (La **Spezia**) si è svolta la cerimonia di cambio nome delle due unità Mpcs (Multipurpose Combat Ship/Ppa) vendute alla Marina indonesiana , nell'ambito del contratto firmato dal gruppo nel 2024 per un valore di circa 1,18 miliardi di euro "Marcantonio Colonna" e "Ruggiero di Lauria" , originariamente quinta e sesta unità destinate alla Marina Militare, hanno ricevuto i nuovi nomi, Kri Brawijaya-320 e Kri Prabu Siliwangi-321 . Le due unità, costruite presso il cantiere integrato di Fincantieri di Riva Trigoso-Muggiano, saranno le unità combattenti maggiori della Marina indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani. Si tratta di una tipologia di nave altamente flessibile con capacità di assolvere a molteplici compiti: dalla nave combattente di prima linea al pattugliamento con capacità di soccorso in mare, fino alle operazioni di protezione civile. Le due unità saranno consegnate alla Marina indonesiana nel corso del 2025.



## Shipping Italy

### Focus

## A Muggiano cerimonia di cambio nome per due MPCS/PPA vendute alla Marina indonesiana

Lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La **Spezia**) ha ospitato la cerimonia di cambio nome delle due unità MPCS (Multipurpose Combat Ship/PPA) vendute alla Marina Indonesiana, nell'ambito del contratto firmato dal Gruppo nel 2024 per un valore di circa 1,18 miliardi di euro. All'evento hanno partecipato, fra gli altri, Biagio Mazzotta, presidente di Fincantieri, Dario Deste, direttore generale della divisione Navi Militari di Fincantieri, l'ammiraglio Muhammad Ali, Capo di Stato Maggiore della Marina indonesiana e l'ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, a sottolineare l'importanza della cooperazione tra i due Paesi nel settore della difesa navale. Le due MPCS/PPA ex "Marcantonio Colonna" e "Ruggiero di Lauria", originariamente quinta e sesta unità destinate alla Marina Militare, hanno ricevuto i seguenti nuovi nomi: "Kri Brawijaya-320" e "Kri Prabu Siliwangi-321". Il primo passo verso la firma del contratto di fornitura è stato l'interesse suscitato durante le campagne navali delle MPCS/PPA "Francesco Morosini" e "Raimondo Montecuccoli" in Indonesia rispettivamente nel 2023 e 2024. La Marina indonesiana è rimasta favorevolmente colpita dalle due unità tra le più tecnologiche della flotta Navy italiana, dando vita a un importante sviluppo della partnership strategica tra Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano. Le due unità, costruite presso il cantiere integrato di Fincantieri di Riva Trigoso-Muggiano, saranno le unità combattenti maggiori della Marina Indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani. La MPCS/PPA è una tipologia di nave altamente flessibile con capacità di assolvere a molteplici compiti che vanno dalla nave combattente di prima linea al pattugliamento con capacità di soccorso in mare, nonché alle operazioni di Protezione Civile. Le due unità saranno consegnate alla Marina Indonesiana nel corso del 2025.



01/29/2025 17:08

Nicola Capuzzo

Shipping Italy  
A Muggiano cerimonia di cambio nome per due MPCS/PPA vendute alla Marina indonesiana

Cantieri Lo stabilimento Fincantieri ha ospitato l'evento con cui le due navi della Marina Militare italiana, vendute a quella dell'Indonesia, hanno assunto il loro nuovo nome di Giuseppe Orù. Lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La Spezia) ha ospitato la cerimonia di cambio nome delle due unità MPCS (Multipurpose Combat Ship/PPA) vendute alla Marina Indonesiana, nell'ambito del contratto firmato dal Gruppo nel 2024 per un valore di circa 1,18 miliardi di euro. All'evento hanno partecipato, fra gli altri, Biagio Mazzotta, presidente di Fincantieri, Dario Deste, direttore generale della divisione Navi Militari di Fincantieri, l'ammiraglio Muhammad Ali, Capo di Stato Maggiore della Marina indonesiana e l'ammiraglio di squadra Giuseppe Berutti Bergotto, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina Militare, a sottolineare l'importanza della cooperazione tra i due Paesi nel settore della difesa navale. Le due MPCS/PPA ex "Marcantonio Colonna" e "Ruggiero di Lauria", originariamente quinta e sesta unità destinate alla Marina Militare, hanno ricevuto i seguenti nuovi nomi: "Kri Brawijaya-320" e "Kri Prabu Siliwangi-321". Il primo passo verso la firma del contratto di fornitura è stato l'interesse suscitato durante le campagne navali delle MPCS/PPA "Francesco Morosini" e "Raimondo Montecuccoli" in Indonesia rispettivamente nel 2023 e 2024. La Marina indonesiana è rimasta favorevolmente colpita dalle due unità tra le più tecnologiche della flotta Navy italiana, dando vita a un importante sviluppo della partnership strategica tra Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano. Le due unità, costruite presso il cantiere integrato di Fincantieri di Riva Trigoso-Muggiano, saranno le unità combattenti maggiori della Marina Indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani. La MPCS/PPA è una tipologia di nave altamente flessibile con capacità di assolvere a molteplici compiti che vanno dalla nave combattente di

## Sisto (Confitarma): "Mari aperti e porti competitivi"

"Oggi il 60% dell'interscambio commerciale italiano avviene via mare e siamo leader in Europa nello short sea shipping. Nonostante il trasporto marittimo costituisca la maggior parte del tragitto compiuto dalla merce, per raggiungere la destinazione finale questa deve essere smistata nei **porti** attraverso altri mezzi, come treni o camion" Un mondo di cui è difficile capire la trasformazione, gli effetti dei conflitti sui commerci, l'impatto delle nuove tecnologie fra opportunità di business e gli appetiti delle nuove criminalità. E un'Italia che cerca una propria strada. In tutto questo quale ruolo gioca il mondo marittimo? Ne parliamo con il direttore generale di Confitarma, Luca Sisto. Quanto incidono le tensioni geopolitiche sul trasporto merci via mare e quali sono le implicazioni per il commercio globale? "Le tensioni geopolitiche hanno un impatto diretto sul trasporto marittimo. Ad esempio, il conflitto russo-ucraino ha reso il Mar Nero una zona ad alto rischio, mentre nel Mar Rosso o nelle acque adiacenti a Israele e Libano le crisi stanno rendendo sempre più complesse le rotte commerciali. Tuttavia, il problema più insidioso è rappresentato dalle politiche protezionistiche e dai dazi, che possono frenare il commercio globale. Senza dimenticare che a seguito delle sanzioni imposte alla Federazione Russa dai Paesi occidentali, l'Europa, ed in particolare l'Italia, ha iniziato ad approvvigionarsi di prodotti energetici da Paesi più lontani. Emergono, inoltre, preoccupazioni per l'aumento di navi della così detta "dark fleet", a servizio di traffici sanzionati, sulle quali non è garantita la salute e la sicurezza dei lavoratori marittimi e il rispetto delle normative internazionali ambientali. Il trasporto marittimo è la spina dorsale del commercio internazionale: senza di esso, metà del mondo soffrirebbe la fame e l'altra metà il freddo. Per questo motivo, il nostro settore sostiene con forza il principio dei mari aperti, dove la navigazione è libera e pacifica e auspica soluzioni diplomatiche per garantire la continuità degli scambi". Qual è l'importanza dell'intermodalità per il futuro del trasporto marittimo italiano? "L'intermodalità è un elemento chiave per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto marittimo. Oggi, il 60% dell'interscambio commerciale italiano avviene via mare e siamo leader in Europa nello short sea shipping. Nonostante il trasporto marittimo costituisca la maggior parte del tragitto compiuto dalla merce, per raggiungere la destinazione finale questa deve essere smistata nei **porti** attraverso altri mezzi, come treni o camion. La portualità è quindi un elemento strategico. Serve una governance più efficace per rendere i nostri **porti** competitivi e ben collegati alle reti di trasporto terrestri. Inoltre, strumenti come il sea modal shift, che premia l'autotrasportatore che utilizza la nave anziché il tuttostrada, devono essere rafforzati. L'intermodalità è la chiave per rendere l'intera filiera logistica più fluida ed efficiente". Confitarma ha lanciato un appello



"Oggi il 60% dell'interscambio commerciale italiano avviene via mare e siamo leader in Europa nello short sea shipping. Nonostante il trasporto marittimo costituisca la maggior parte del tragitto compiuto dalla merce, per raggiungere la destinazione finale questa deve essere smistata nei porti attraverso altri mezzi, come treni o camion" Un mondo di cui è difficile capire la trasformazione, gli effetti dei conflitti sui commerci, l'impatto delle nuove tecnologie, fra opportunità di business e gli appetiti delle nuove criminalità. E un'Italia che cerca una propria strada. In tutto questo quale ruolo gioca il mondo marittimo? Ne parliamo con il direttore generale di Confitarma, Luca Sisto. Quanto incidono le tensioni geopolitiche sul trasporto merci via mare e quali sono le implicazioni per il commercio globale? "Le tensioni geopolitiche hanno un impatto diretto sul trasporto marittimo. Ad esempio, il conflitto russo-ucraino ha reso il Mar Nero una zona ad alto rischio, mentre nel Mar Rosso o nelle acque adiacenti a Israele e Libano le crisi stanno rendendo sempre più complesse le rotte commerciali. Tuttavia, il problema più insidioso è rappresentato dalle politiche protezionistiche e dai dazi, che possono frenare il commercio globale. Senza dimenticare che a seguito delle sanzioni imposte alla Federazione Russa dai Paesi occidentali, l'Europa, ed in particolare l'Italia, ha iniziato ad approvvigionarsi di prodotti energetici da Paesi più lontani. Emergono, inoltre, preoccupazioni per l'aumento di navi della così detta "dark fleet", a servizio di traffici sanzionati, sulle quali non è garantita la salute e la sicurezza dei lavoratori marittimi e il rispetto delle normative internazionali ambientali. Il trasporto marittimo è la spina dorsale del commercio internazionale: senza di esso, metà del mondo soffrirebbe la fame e l'altra metà il freddo. Per questo motivo, il nostro settore sostiene con forza il principio dei mari aperti, dove la navigazione è libera e pacifica e auspica soluzioni diplomatiche per garantire la continuità degli scambi". Qual è l'importanza dell'intermodalità per il

## The Medi Telegraph

### Focus

---

al Parlamento e al Governo riguardo al decreto-legge Milleproroghe. Qual è la richiesta e perché è così urgente? "Confitarma ha chiesto al Parlamento e al Governo di ripristinare la norma introdotta dall'articolo 103-bis del decreto-legge n. 18/2020, che aveva semplificato le procedure di stipula dei contratti di arruolamento per i lavoratori marittimi. La mancata proroga di questa norma ha riportato in vigore le procedure burocratiche precedenti al 2020, causando disagi operativi significativi per i lavoratori, le imprese armatoriali e le Capitanerie di porto. Questa situazione determina lunghe attese presso le Capitanerie, rallentando le operazioni e creando inefficienze nel sistema. È fondamentale intervenire rapidamente durante il processo di conversione del decreto Milleproroghe per eliminare questi ostacoli e, dunque, ringraziamo le forze parlamentari che si stanno adoperando nella presentazione del relativo emendamento. L'importante semplificazione introdotta nel 2020 ha rappresentato un passo in avanti per il settore, ottenendo il consenso unanime dell'intero cluster marittimo. Nel corso del 2025, sarà inoltre prioritario lavorare su una riforma del Codice della Navigazione, non solo per rendere strutturale questa semplificazione, ma anche per migliorare ulteriormente l'efficienza e la competitività del settore marittimo, settore strategico per l'economia nazionale. Un intervento tempestivo è quindi indispensabile". Quanto è importante parlare oggi di cybersecurity nel settore marittimo e quali sono le azioni prioritarie per garantire la sicurezza digitale delle flotte? "La cybersecurity è oggi una priorità strategica per l'intero settore marittimo, considerando l'aumento delle minacce cibernetiche legate all'adozione di tecnologie innovative a bordo delle navi. La sicurezza della navigazione è essenziale per la competitività dell'industria marittima. Questo richiede un approccio puntuale e integrato che coinvolga sia gli armatori sia le istituzioni. In particolare, la Direttiva NIS2, entrata in vigore a ottobre 2024, stabilisce nuovi obblighi per le compagnie di navigazione definite come medie imprese a livello europeo, e l'Italia dovrà adeguarsi entro aprile 2025. Parallelamente, i requisiti IACS Ur E26 ed E27, obbligatori per le nuove costruzioni contrattualizzate dal 1° luglio 2024, richiedono che i design delle navi incorporino fin dalla fase progettuale misure di resilienza cibernetica. Gli armatori hanno già avviato investimenti in infrastrutture IT sicure e implementato procedure specifiche per gestire i rischi informatici nei Safety Management System, in conformità con l'ISM Code dell'IMO. Tuttavia sono necessari interventi legislativi mirati e fondi pubblici, anche tramite il Pnrr, per supportare la formazione del personale sia a bordo sia a terra. Il settore deve affrontare una duplice sfida: mitigare i rischi derivanti dall'integrazione di tecnologie avanzate e garantire la conformità alle normative emergenti. Un approccio proattivo alla cybersecurity non solo salvaguarda le flotte ma assicura anche un futuro digitale resiliente e competitivo per l'industria marittima italiana".

## Royal Caribbean, esordio nelle crociere fluviali col marchio Celebrity River Cruises

Celebrity è già presente in un mercato particolare, quello dei viaggi con unità sotto i 200 passeggeri. Il marchio opera nelle Isole Galapagos dove può schierare la sua ammiraglia per questa destinazione, Celebrity Flora che ha una stazza lorda 5.739 tonnellate per 100 passeggeri di capienza. Il gruppo Royal Caribbean ha annunciato che debutterà nel settore delle **crociere** fluviali con il lancio di Celebrity River Cruises, che sarà la versione per le **crociere** lungo i fiumi del suo celebre brand premium. Royal fa così il passo opposto a quello di Viking Cruises che ha iniziato con il fluviale per poi passare alle **crociere** oceaniche nel settore upper-premium. Il colosso americano delle **crociere** (numero due al mondo dopo Carnival Corporation & Plc.) ha specificato di avere in programma un ordine iniziale per acquisire dieci imbarcazioni fluviali che entreranno in servizio a partire dal 2027, mentre la campagna di prenotazioni per questi viaggi inizierà già nel 2025. «Siamo entusiasti di annunciare il nostro ingresso nel mercato delle **crociere** fluviali attraverso il nostro marchio di viaggi premium Celebrity Cruises. I nostri ospiti e partner di viaggio devono aspettarsi che facciamo ciò che sappiamo fare meglio: innovare ed elevare l'esperienza della crociera fluviale mentre soddisfiamo la crescente domanda di esperienze di viaggio intime e culturalmente arricchenti», ha affermato Jason Liberty, Presidente ed Amministratore Delegato di Royal Caribbean Group. Liberty ha sottolineato come questa nuova avventura non sia semplice esperimento, ma bensì una strategia mirata a conquistare una quota significativa di un mercato in forte crescita. Le **crociere** fluviali rappresentano un'opportunità di espansione perfettamente in linea con la filosofia del gruppo. Con navi da circa 180 ospiti, costruite in tempi più rapidi rispetto alle tradizionali unità oceaniche, l'azienda prevede un ritorno sugli investimenti veloce e altamente redditizio. Il piano di espansione prevede la consegna delle prime due unità nel 2027, seguite da quattro navi all'anno nel biennio successivo. Liberty ha confermato che l'esperienza fluviale di Celebrity sarà incentrata su destinazioni immersive e servizi premium, mantenendo la stessa fascia demografica di viaggiatori del marchio oceanico. Le navi offriranno un mix di attività culinarie e di intrattenimento, con spazi adatti anche alle famiglie. Il debutto è previsto lungo i fiumi europei ma l'azienda sta già valutando l'espansione del progetto su altri corsi d'acqua nel mondo, con l'ipotesi di sviluppare un'offerta ultra-lusso sotto il brand Silversea. «Con circa la metà dei nostri ospiti che hanno sperimentato o intendono trascorrere una vacanza in crociera fluviale, sappiamo che apprezzeranno l'offerta elevata di Celebrity sul fiume. Sfruttando i nostri preziosi programmi fedeltà nei nostri tre marchi, approfondiremo il coinvolgimento dei clienti e accresceremo la nostra capacità di mantenere gli ospiti all'interno del nostro ecosistema di offerte per le vacanze. Siamo i migliori al mondo nell'offrire



Celebrity è già presente in un mercato particolare, quello dei viaggi con unità sotto i 200 passeggeri. Il marchio opera nelle Isole Galapagos dove può schierare la sua ammiraglia per questa destinazione, Celebrity Flora che ha una stazza lorda 5.739 tonnellate per 100 passeggeri di capienza. Il gruppo Royal Caribbean ha annunciato che debutterà nel settore delle crociere fluviali con il lancio di Celebrity River Cruises, che sarà la versione per le crociere lungo i fiumi del suo celebre brand premium. Royal fa così il passo opposto a quello di Viking Cruises che ha iniziato con il fluviale per poi passare alle crociere oceaniche nel settore upper-premium. Il colosso americano delle crociere (numero due al mondo dopo Carnival Corporation & Plc.) ha specificato di avere in programma un ordine iniziale per acquisire dieci imbarcazioni fluviali che entreranno in servizio a partire dal 2027, mentre la campagna di prenotazioni per questi viaggi inizierà già nel 2025. «Siamo entusiasti di annunciare il nostro ingresso nel mercato delle crociere fluviali attraverso il nostro marchio di viaggi premium Celebrity Cruises. I nostri ospiti e partner di viaggio devono aspettarsi che facciamo ciò che sappiamo fare meglio: innovare ed elevare l'esperienza della crociera fluviale mentre soddisfiamo la crescente domanda di esperienze di viaggio intime e culturalmente arricchenti», ha affermato Jason Liberty, Presidente ed Amministratore Delegato di Royal Caribbean Group. Liberty ha sottolineato come questa nuova avventura non sia semplice esperimento, ma bensì una strategia mirata a conquistare una quota significativa di un mercato in forte crescita. Le crociere fluviali rappresentano un'opportunità di espansione perfettamente in linea con la filosofia del gruppo. Con navi da circa 180 ospiti, costruite in tempi più rapidi rispetto alle tradizionali unità oceaniche, l'azienda prevede un ritorno sugli investimenti veloce e altamente redditizio. Il piano di espansione prevede la consegna delle prime due unità nel 2027, seguite da

## The Medi Telegraph

### Focus

---

la vacanza della vita, e questo è l'ultimo esempio di come stiamo sviluppando le capacità per offrire una vita di vacanze» ha concluso Liberty. Celebrity porterà in dote la stessa eleganza e sofisticatezza delle sue navi oceaniche della classe "Edge" sui fiumi. Con un design avanzato e servizi di alta qualità, Celebrity River Cruises mira a offrire esperienze indimenticabili, combinando l'ospitalità e itinerari unici per cui il brand è noto. I passeggeri avranno l'opportunità di navigare attraverso il cuore di città culturalmente e storicamente significative, gustare le cucine locali e vivere esperienze uniche in terraferma. Le navi saranno progettate per offrire viste mozzafiato a 360 gradi, immergendo i passeggeri nella bellezza del viaggio. Ricordiamo che il marchio Celebrity è già presente in un mercato particolare, quello dei viaggi con unità sotto i 200 passeggeri. Il marchio opera nelle Isole Galapagos dove può schierare la sua ammiraglia per questa destinazione, Celebrity Flora che ha una stazza lorda 5.739 tonnellate per 100 passeggeri di capienza. Quindi quest'ordine dimensionale sarà più o meno quello delle sue navi fluviali anche se strutturalmente le unità saranno molto diverse perché il concept di un'imbarcazione ideata per le vie d'acqua è completamente diverso. Infatti quest'ultime devono essere lunghe, strette e basse per passare sotto i ponti.

## L'Italia protagonista a Fruit Logistica. Giampieri (Assoporti): "Paese sempre più competitivo"

"I **porti** italiani hanno un ruolo centrale nello sviluppo della logistica del freddo, data la loro posizione strategica nel Mediterraneo. Le prospettive sono positive, soprattutto se sapremo cogliere le opportunità legate alla digitalizzazione e all'efficientamento delle operazioni portuali" Assoporti, l'associazione che al suo interno raggruppa tutte le Autorità di sistema portuale d'Italia parteciperà alla prossima edizione di Fruit Logistica a Berlino. La rassegna tedesca è la fiera leader a livello globale per il commercio dei prodotti ortofrutticoli freschi che abbraccia l'intera catena del valore dell'industria ortofrutticola. Lo scorso anno, la kermesse tedesca ha ospitato oltre 2.750 espositori provenienti da 91 Paesi differenti e ha attirato oltre 90mila persone. Tale numero include 66mila visitatori commerciali in arrivo da 145 Paesi, oltre a oltre 24mila dipendenti espositori e 450 rappresentanti dei media. Oltre al gran numero di acquirenti e venditori, Fruit Logistica offre anche un'ampia gamma di programmi formativi ed eventi di networking. Oggi il settore della frutta fresca è un fattore economico chiave per molti Paesi. Questo vale sia per i Paesi industrializzati che per quelli del Sud globale. Le condizioni quadro per il settore sono in continua evoluzione, sia a causa dei cambiamenti nei modelli di consumo o degli sviluppi politici, della trasformazione digitale o degli effetti del cambiamento climatico. Per i responsabili delle decisioni lungo l'intera catena del valore, ciò significa adattarsi costantemente alle nuove circostanze e dimostrare la propria creatività, flessibilità e capacità di innovazione. Come sta andando il mercato che riguarda la logistica del freddo? «Il mercato della logistica in generale come anche della logistica del freddo - dice il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri - è in crescita costante, trainato dalla domanda di prodotti alimentari freschi e surgelati, farmaceutici e altre merci sensibili alla temperatura. L'aumento del commercio globale e l'evoluzione delle catene di distribuzione stanno rafforzando questo settore, che rappresenta una componente strategica per l'economia e la sostenibilità». Quali sono le prospettive, in questo segmento, per i **porti** italiani? «I **porti** italiani hanno un ruolo centrale nello sviluppo della logistica del freddo, data la loro posizione strategica nel Mediterraneo. Le prospettive sono positive, soprattutto se sapremo cogliere le opportunità legate alla digitalizzazione e all'efficientamento delle operazioni portuali in uno scenario globale in cambiamento. Per tale motivo è necessario lavorare su una maggiore integrazione tra **porti**, interporti e reti ferroviarie e stradali per migliorare la competitività. Poiché quando parliamo di **porti** parliamo di economia reale dobbiamo sempre tenere presente il valore delle risorse umane nei vari segmenti del settore portuale, che fanno sempre la differenza». I nostri scali sono attrezzati, dal punto di vista infrastrutturale, per movimentare certi prodotti? «Alcuni scali sono



"I **porti** italiani hanno un ruolo centrale nello sviluppo della logistica del freddo, data la loro posizione strategica nel Mediterraneo. Le prospettive sono positive, soprattutto se sapremo cogliere le opportunità legate alla digitalizzazione e all'efficientamento delle operazioni portuali" Assoporti, l'associazione che al suo interno raggruppa tutte le Autorità di sistema portuale d'Italia parteciperà alla prossima edizione di Fruit Logistica a Berlino. La rassegna tedesca è la fiera leader a livello globale per il commercio dei prodotti ortofrutticoli freschi che abbraccia l'intera catena del valore dell'industria ortofrutticola. Lo scorso anno, la kermesse tedesca ha ospitato oltre 2.750 espositori provenienti da 91 Paesi differenti e ha attirato oltre 90mila persone. Tale numero include 66mila visitatori commerciali in arrivo da 145 Paesi, oltre a oltre 24mila dipendenti espositori e 450 rappresentanti dei media. Oltre al gran numero di acquirenti e venditori, Fruit Logistica offre anche un'ampia gamma di programmi formativi ed eventi di networking. Oggi il settore della frutta fresca è un fattore economico chiave per molti Paesi. Questo vale sia per i Paesi industrializzati che per quelli del Sud globale. Le condizioni quadro per il settore sono in continua evoluzione, sia a causa dei cambiamenti nei modelli di consumo o degli sviluppi politici, della trasformazione digitale o degli effetti del cambiamento climatico. Per i responsabili delle decisioni lungo l'intera catena del valore, ciò significa adattarsi costantemente alle nuove circostanze e dimostrare la propria creatività, flessibilità e capacità di innovazione. Come sta andando il mercato che riguarda la logistica del freddo? «Il mercato della logistica in generale come anche della logistica del freddo - dice il presidente di Assoporti, Rodolfo Giampieri - è in crescita costante, trainato dalla domanda di prodotti alimentari freschi e surgelati, farmaceutici e altre merci sensibili alla temperatura. L'aumento del commercio globale e l'evoluzione delle catene di distribuzione stanno

## The Medi Telegraph

### Focus

---

già ben attrezzati con infrastrutture dedicate, come magazzini refrigerati e terminal specializzati. Altri **porti** non dispongono di strutture adeguate a gestire alti volumi di merci a temperatura controllata. Per rispondere alle esigenze del mercato in modo efficace può essere necessario migliorare alcune infrastrutture tenuto conto che delle peculiarità dei **porti** italiani, tenuto anche conto delle vocazioni di ciascuno di essi». Quali sono i principali investimenti da fare sulle nostre banchine per incrementare questi traffici? «Gli investimenti prioritari riguardano l'ampliamento e la modernizzazione delle aree refrigerate nei **porti**, gli investimenti in sostenibilità, il potenziamento delle connessioni ferroviarie e stradali per garantire un trasporto rapido ed efficiente, l'adozione di tecnologie innovative per il monitoraggio e la gestione della catena del freddo e la formazione del personale per gestire prodotti sensibili secondo standard internazionali. Siamo certi che lo sviluppo di questo segmento della portualità porterà significativi benefici a tutta la catena e all'Italia tutta».