ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti

mercoledì, 28 maggio 2025

Assoporti
Associazione Porti Italiani
Ufficio Comunicazione

data
mercoledì, 28 maggio 2025

ITALIAN PORTS ASSOCIATION

Rassegna stampa

ASSOPORTI
www.assoporti.it

INDICE

Prime Pagine

28/05/2025 **Corriere della Sera** 7
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Fatto Quotidiano** 8
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Foglio** 9
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Giornale** 10
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Giorno** 11
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Manifesto** 12
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Mattino** 13
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Messaggero** 14
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Secolo XIX** 15
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Sole 24 Ore** 16
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Il Tempo** 17
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **Italia Oggi** 18
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **La Repubblica** 19
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **La Stampa** 20
Prima pagina del 28/05/2025

28/05/2025 **MF** 21
Prima pagina del 28/05/2025

Primo Piano

27/05/2025 **Shipping Italy** 22
Pubblicate le attese linee guida per il bunkeraggio ship to ship di Gnl

27/05/2025 **The Medi Telegraph** 23
Gnl, c'è il regolamento: le navi possono rifornirsi anche nei porti italiani

27/05/2025 **The Medi Telegraph** 25
"Climate Change: lo spaccato marittimo": una giornata di studi e dibattiti ad Ancona

Trieste

27/05/2025 **Ship Mag** 27
Fondo complementare del Pnrr, lavori in ritardo: il Mit rinvia i termini per la diga di Genova e le altre opere al giugno 2029

Venezia

27/05/2025 **Agenparl** 29
Trasporti e Infrastrutture: Salerno al centro del dibattito sul futuro della mobilità

27/05/2025 **La Gazzetta Marittima** 31
Interporti: tempi certi per finire i lavori sulle ferrovie

Genova, Voltri

27/05/2025 **Ship Mag** 34
Genova Industrie Navali acquisisce una partecipazione in Lagomarsino Anielli

27/05/2025 **Shipping Italy** 35
Maxi sequestro a Genova: 140 kg di eroina nascosta in mattoni dall'Iran

27/05/2025 **The Medi Telegraph** 36
Kuehne+Nagel: "Cantieri e manutenzioni alle linee, questa estate molti treni sospesi dal porto di Genova"

La Spezia

27/05/2025 **The Medi Telegraph** 37
Montaresi: "Investiremo oltre 500 milioni di euro per sviluppo e sostenibilità in porto"

Ravenna

27/05/2025 **RavennaNotizie.it** 39
Il Tar di Bologna respinge il ricorso di Sapir contro Logiport del gruppo Grimaldi a Ravenna

Livorno

27/05/2025 **Il Nautilus** 41
Nuovo aggiornamento per il sistema informatico dell'AdSP di Livorno

27/05/2025 **Informare** 42
Aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System

27/05/2025 **Messaggero Marittimo** 43
AI e automazione nei porti europei: a Livorno due giorni di confronto internazionale

27/05/2025 **Messaggero Marittimo** 44
AdSp Livorno: al via il potenziamento del sistema digitale TPCS

27/05/2025 **Messaggero Marittimo** 45
Compagnia lavoratori portuali di Livorno entra in Tdt

27/05/2025 **Port News** 47
Aggiudicati i lavori di potenziamento del TPCS

27/05/2025 **Shipping Italy** 48
Sulla Darsena Europa di Livorno Grimaldi replica a Msc con un nuovo alleato

27/05/2025 **Shipping Italy** 50
A Dba e Data Ch Technologies il potenziamento della piattaforma informatica del porto di Livorno

27/05/2025 **The Medi Telegraph** 51
Aggiudicata la gara per l'evoluzione del Pcs nel porto di Livorno

Piombino, Isola d' Elba

27/05/2025 **Port News** 52
Elba e Capraia, uniti dal maree dal cibo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/05/2025 **corriereadriatico.it** 53
Ultimo miglio, a luglio si parte: prima gli scavi per le due gallerie, poi una rotatoria sulla Flaminia

27/05/2025 **vivereancona.it** 55
Comitato Porto-Città di Ancona: "Sul porto dorico continua una narrazione bugiarda"

Napoli

27/05/2025 **Affari Italiani** 56
"America's Cup a Napoli? Guadagni per oltre 1 miliardo, ma la città non è pronta: trasporti in tilt e Bagnoli da bonificare"

Salerno

27/05/2025 **Ansa.it** 59
Sbarco migranti a Salerno, fermati due presunti scafisti

27/05/2025 **Salerno Today** 60
Trasporti e Infrastrutture: Salerno al centro del dibattito sul futuro della mobilità

Brindisi

27/05/2025 **Brindisi Report** 62
Partita nave militare con migranti a bordo: nuovo trasferimento verso l'Albania

Catania

27/05/2025 **Shipping Italy** 63
Revocata la gara per servizi generali e stazione marittima nel porto Catania

Augusta

27/05/2025 **Siracusa News** 64
Affidamento per 25 anni dei servizi portuali negli scali di Augusta e Catania: l'Adsp revoca la procedura

Focus

27/05/2025 **Adnkronos.com** 65
Taiwan: MSC Cruises espande le sue rotte con un tocco italiano

27/05/2025 **Adnkronos.com** 66
Assogasliquidi: "Bene regolamento bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship"

27/05/2025 **Affari Italiani** 67
Assogasliquidi: "Bene regolamento bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship"

27/05/2025 **Ansa.it** 68
Gnv presenta Orion a Tangeri, promette investimenti su Marocco

27/05/2025 **Corriere Marittimo** 69
MSC Crociere ai Caraibi tutto l'anno con due navi, dal 2027 anche durante la stagione estiva

27/05/2025 **Informare** 71
Approvato in Italia lo schema di regolamento portuale per operazioni di bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship

27/05/2025 **Informatore Navale** 72
GNV OMAGGIA IL MAROCCO E ANNUNCIA IMPORTANTI INVESTIMENTI SUL PAESE

27/05/2025 **Informatore Navale** 75
Approvato regolamento portuale per bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship: primi in Europa a fissare regole comuni per i porti

27/05/2025 **Informazioni Marittime** 76
Cma Cgm realizzerà un nuovo container terminal in Vietnam

27/05/2025 **Informazioni Marittime** 77
GNV annuncia importanti investimenti sulle rotte del Marocco

27/05/2025 **Sea Reporter** 78
GNV rende omaggio al Marocco e annuncia importanti investimenti sul paese

27/05/2025 **Sea Reporter** 81
Genova Industrie Navali annuncia nuova partnership con Lagomarsino Anielli

27/05/2025 **Sea Reporter** 82
MSC Crociere avrà due navi ai Caraibi tutto l'anno con nuovi porti di imbarco

27/05/2025 **Sea Reporter** 84
Grandi Regate Internazionali, una flotta di vele d'epoca dal 29 al 31 maggio 2025

27/05/2025 **Shipping Italy** 86
Gnv promette al Marocco le nuove navi ma chiede infrastrutture portuali in grado di accoglierle

27/05/2025 **The Medi Telegraph** 88
La Russia difende le proprie navi ombra, sale la tensione nel Baltico

27/05/2025 **The Medi Telegraph** 90
Gnv presenta la "Orion" a Tangeri e promette investimenti sul Marocco

27/05/2025 **The Medi Telegraph** 91
Assogasliquidi: "Pubblicato il regolamento sul bunkeraggio di Gnl"

MERCOLEDÌ 28 MAGGIO 2025 www.corriere.it In Italia EURO 1,50 | ANNO 150 - N. 125

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 59/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

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

OrtoRomi soci della natura

Vittoria (e favola) italiana al Giro
Christian e Lorenzo tagliano il traguardo mano nella mano
di **Marco Bonarrigo**
a pagina 45

La riforma
Medicina: accesso con tre test scritti
di **Gianna Fregonara**
a pagina 23

OrtoRomi soci della natura

Il presidente americano: «Sta scherzando con il fuoco». E valuta nuove sanzioni. Mosca evoca la Terza guerra mondiale

Trump, scontro aperto con Putin

A Gaza la folla affamata dà l'assalto agli aiuti. Il Vaticano: basta raid e Hamas liberi gli ostaggi

GIRAVOLTE E ILLUSIONI

di **Massimo Gaggi**

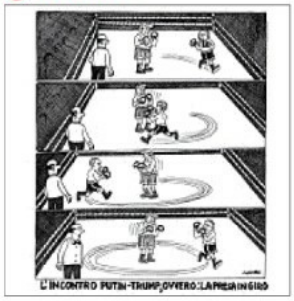
Donald Trump frustrato e con le armi — istinto, imprevedibilità, *dealmaking* — spuntate davanti a un Vladimir Putin, studioso della sua psicologia (già nel 2017, prima di incontrarlo, chiese un rapporto sulla sua mentalità) che lo spinge verso un binario morto con una strategia fatta di elogi, disponibilità al dialogo sull'Ucraina e zero concessioni. Ora che Trump, dopo avergli fatto regali a raffica senza ottenere nulla, dice di non capire più il suo amico e gli dà del matto, il Cremlino replica con altri ringraziamenti per gli sforzi negoziali uniti a una frase che sa più di commiserazione che di comprensione: quel giudizio di «sovraccarico emotivo» brucia più di un insulto sulla pelle di un presidente che aveva promesso «pace in 24 ore», certo di godere di un rispetto che il leader russo non aveva per Obama e Biden. Anche nel primo mandato Trump aveva gestito alcuni dossier con superficialità facendo concessioni in cambio solo di qualche risultato mediatico (come nel caso dell'incontro col dittatore della Corea del Nord). Gli avversari degli Stati Uniti si erano, però, mossi con prudenza, spaventati dall'imprevedibilità delle sue reazioni. Ma, come sanno gli scacchisti che sono riusciti a battere un giocatore migliore con mosse sconcertanti, l'imprevedibilità funziona una volta sola.

continua a pagina 28

Trump si arrabbia con Putin per i negoziati fermi sull'Ucraina. «Sta giocando con il fuoco», ha scritto il presidente Usa sui social. E mentre prende tempo sulle sanzioni, incassa l'allarmante replica di Mosca: «L'unica cosa brutta — ha detto Medvedev — è la Terza guerra mondiale». Sull'altro fronte caldo, nella Striscia, per fermare le migliaia di sfollati affamati che hanno preso d'assalto il centro di distribuzione del cibo di Rafah, i contractor americani hanno sparato in aria in segno di avvertimento. Il monito del Vaticano: «È inaccettabile. Basta bombe, ostaggi liberi e aiuti per la popolazione».

alle pagine 6, 7, 8, 9 e 11
Arachi, Fasano, Palma

GIANNELLI



L'INCONTRO PUTIN-TRUMP, OVVERO: LA PRESA IN GIRO

LE FORNITURE AMERICANE FERME

Le armi che mancano a Kiev

di **Marta Serafini**

A Kiev mancano le armi per reggere la nuova offensiva russa. Soprattutto mancano i Patriot. E con gli aiuti Usa fermi cresce il ruolo dell'Europa.

a pagina 6

LA STRETTA: CONTROLLI SOCIAL, POI IL RILASCIO

Usa, stop ai visti per studenti

di **Viviana Mazza**

Controlli sui social degli studenti prima di concedere loro il visto per studiare negli Usa. E anche Harvard, per Trump troppo di sinistra, torna nel mirino.

a pagina 18

INTERVISTA CON NORDIO

«Garlasco, una sconfitta comunque vada a finire»

di **Virginia Piccolillo**

Comunque vada a finire, dice il ministro della Giustizia Carlo Nordio «il caso Garlasco finirà male. O c'è un detenuto innocente o un indagato che sta soffrendo». E ancora: «Con la prossima riforma verrà rivisto anche il sistema delle impugnazioni e degli appelli dei pm».

alle pagine 16 e 17
Giuzzi, Lio

La storia Primo intervento al mondo al San Raffaele

«Io, tornato a camminare dopo la paralisi»

di **Ruggiero Corcella**

Un paziente paraplegico di 33 anni torna a camminare grazie a un neurostimolatore dopo che, quattro anni fa, una grave lesione midollare gli aveva paralizzato le gambe. Andrea è il protagonista di un caso clinico «unico al mondo» pubblicato su *Med-Cell Press* da un team multidisciplinare del Mine Lab composto da medici, fisioterapisti e ricercatori del San Raffaele di Milano insieme ai bioingegneri della Scuola superiore Sant'Anna di Pisa. «Non ricordavo — dice emozionato — di essere così alto».

a pagina 23

Economia Energia, l'appello di Confindustria

La partita dei dazi Meloni all'Europa: abolire quelli interni

Davanti all'assemblea di Confindustria, con il presidente Emanuele Orsini che ha chiesto al governo di mettere un freno al costo «insostenibile» dell'energia, Giorgia Meloni attacca l'Europa. «Non sempre è stata dalla nostra parte — ha detto la premier guardando la presidente Roberta Metsola seduta in prima fila —. Cancelli i dazi interni che si è autoimposta e che danneggiano l'economia di tutti i Paesi». Inoltre, Meloni, dimostrando su tutta la linea perfetta sintonia con gli industriali, ha risposto con aperture nel merito dei vari dossier, soprattutto sui costi dell'energia. Cosa che l'opposizione non ritiene credibile: «Premier regina delle televendite», ha criticato Giuseppe Conte.

alle pagine 2, 3 e 5
Basso, Cavina, Ferraino

GIANFELICE ROCCA

«Ora la Ue superi il diritto di veto»

di **Rita Querzè**

Via il diritto di veto e decisioni rapide in Ue. Così l'industriale Gianfelice Rocca.

a pagina 3

COLAO E LA SFIDA DEL TECH

«Bruxelles deve investire su di sé»

di **Daniele Manca**

L'Europa, dice l'ex ministro Vittorio Colao, «può giocare in prima fila sul tech».

a pagina 33

Chiara Tramontano
NON SMETTERÒ MAI DI CERCARTI
Ogni parola è un passo verso di te, Giulia

in libreria
CAIRO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Per chi tifa il Papa

Non sappiamo ancora come papa Leone si muoverà tra i corridoi felpati del Vaticano che davano l'orticaria al suo predecessore. Però ha capito in fretta come destreggiarsi tra le passioni degli italiani. Ieri, nel ricevere il Napoli scudettato, ha sentito l'urgenza di smentire di essere tifoso della Roma. «San Pietro fece di peggio con Gesù, e per ben tre volte», lo ha assolto un mio amico cattolico (e romanista).

Leone XIV ha scaricato le colpe della presunta falsa notizia sulla stampa (anche questo, in fondo, è un atteggiamento molto italiano), ma che il Papa simpatizzi per la Roma non è certo un'invenzione dei vaticanisti del club «Totti santo subito». Lo hanno rivelato in varie interviste alcuni dei suoi collaboratori più affezionati. E, trattandosi di autorevolissimi monaci, vogliamo credere che non mentissero. Naturalmente non mente neanche Prevost. Si è solo reso conto che l'Italia non è l'America. In America, se il Papa dice di essere tifoso di una certa squadra di basket o di football, tutti gli appassionati di basket o di football lo considereranno parte della loro grande famiglia e lo ameranno per questo. In Italia, se il Papa confessa di apprezzare una squadra di calcio, istantaneamente si attira l'antipatia dei tifosi di tutte le altre e, alla lunga, l'ingratitudine di quelli della sua, che gli imputeranno di non avere fatto abbastanza miracoli al Var. Perché forse non saremo più il Paese della Chiesa, ma di sicuro restiamo quello dei campanili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SANMARCO INFORMATICA
Soluzioni digitali integrate
SANMARCOINFORMATICA.COM
Giro d'Italia OFFICIAL SPONSOR 2025

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c1. DCB Milano
9 771120 486008 50528

Per il Fondo Italiano di Investimento, che gestisce 4 mld per Cdp, è in pole Cristiana Procopio, che lavora nell'azienda di Costamagna (ex n. 1 di Cdp). Che combinazione

DONA IL TUO 5x1000
C.F. FONDAZIONE PEZZOLI
PER LA MALATTIA DI PARKINSON.
97128900152
RICERCA SANITARIA.

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

Fondazione Pezzoli per la malattia di Parkinson

Mercoledì 28 maggio 2025 – Anno 17 – n° 145
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 2,00 - Arretrati € 3,00 - € 14 con il libro "Leone XIV"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

AIUTI E SPARI 480 mila pasti, scontri e caos

Gaza, guerra sulla fame Piazza Pd-5S-Avs il 7.6

■ Disordini nel giorno della distribuzione di aiuti nella Striscia dopo settimane. L'ong Usa incaricata da Trump non riesce a mantenere l'ordine: spari sugli affamati in fila. Manifestazione giallorosa alla vigilia del referendum

CARIDI E PROVENZANI A PAG. 4 - 5

Mannelli

DOCUMENTO PER L'AJA

Nato: "Più soldi alle armi, entri pure l'Ucraina"

SALVINI A PAG. 6 - 7

IN ASSE CON MELONI

Metsola sponsor dei nostri colossi degli armamenti

MARRA A PAG. 7

ALLARME DI MELILLO&C. LA ZANETTIN-BONGIORNO-COSTA IMBARAZZA PURE FDI

"Sui sequestri dei telefoni più impunità per le mafie"

DIVIETI ASSURDI AI PM
IL PNA: "È UN DISASTRO PER LE INDAGINI". L'ANM: "ANCHE SUI WEB-REATI"

MILELLA A PAG. 2 - 3

TUTTE LE "RIFORME" CHE DISARMANO I PM
Così, mattone dopo mattone, le destre smontano le norme per la lotta ai clan

MASCALI A PAG. 3

LA CASSAZIONE CHIEDEVA IL RICALCOLO
Strage di Viareggio: 5 anni di carcere a Moretti anche nel secondo Appello

A PAG. 14

» VERTIGINI DA POTERE

Churchill, Gandhi, Bush&C.: i leader o matti o depressi

» Francesco Erasin

Follia, *mon amour*: chi l'avrebbe mai detto. Da Churchill a Lincoln, fino a Gandhi e Kennedy. Una serie di storie di "pazzi" (e da pazzi). Folli geniali, ma sarebbe scontato dirlo.

A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- **Fini** Dal Ponte quanti regali ai clan *a pag. 13*
- **Corrias** Merz, il perdente del riarmo *a pag. 16*
- **Pontani** Trump e le élite del sapere *a pag. 17*
- **Robecchi** Chi s'è svegliato su Gaza *a pag. 13*
- **Tozzi** Radical flow per ripulire Sala *a pag. 13*
- **Delbecchi** Benvenuti, boxe via radio *a pag. 20*

CONFINDUSTRIA SPACCATA

Bollette: Meloni vende solo fumo

PALOMBI A PAG. 8 - 9

PARLA PATUANELLI (M5S)

"Basta sommatorie di partiti: servono persone e progetti"

DE CAROLIS A PAG. 5

La cattiveria

+++ *ULTIM'ORA* +++
Netanyahu passa a "Noi Moderati"

LA PALESTRA
ANTONIO CARANO

GRATTACIELI E DINTORNI

Ora Sala chiede ai costruttori gli oneri perduti

BARBACETTO A PAG. 10

È stata la mano di Putin

» Marco Travaglio

Già impegnatissimo, nell'ordine, a: incendiare casa, auto e altre proprietà di Starmer, mandare in *black-out* la Spagna, il Festival di Cannes e pure a Nizza, truccare (invano) le elezioni in Romania e (con successo) in tutti i Paesi dove vince quello sbagliato, provocare anche i più piccoli incidenti elettrici, idrici, ferroviari, navali e aerei nei più remoti angoli del pianeta, Putin colpisce ancora. All'aeroporto di Hanoi, si apre il portellone dell'Airbus presidenziale francese e non ne scende nessuno: è Macron. Ma, prima che percorra la scaletta col sorriso prestampato e una Brigitte ingrugnita come non mai, un video dell'*Associated Press* immortala due braccia e due mani tese che gli assestano uno sganassone *comme il faut*, spostandogli la faccia come su un ring. Lui si accorge subito di essere in mondovisione e manda avanti un portavoce con la classica versione *prêt-à-porter*: "È un *fake* realizzato con l'IA dalla propaganda russa". Non a caso le maniche sono rosse, quindi putiniane, anche se Putin in quanto nuovo Hitler è anche nero. A Mosca si ride di gusto: *Russia Today* e la Zakharova rilanciano il video. Che però purtroppo è autentico: l'unico *fake* è la smentita dell'Eliseo. Allora parla Macron: "Macché litigio, era uno scherzo con mia moglie, una scaramuccia per ridere che facciamo spesso". I due, quando scherzano, si prendono a pizze in faccia: se litigano sul serio, passano direttamente all'acido.

Fortuna che il portello non si è aperto un po' prima, quando lui scherzava con lei, sennò finiva nella lista del patriarcato sessista con Depardieu. Invece si è vista solo lei che mena lui, per nulla intimorita dal galletto volenteroso che vuole le truppe in difesa di Kiev, ma non riesce a difendere neppure se stesso. Nessuno grida al matriarcato, anzi massima stima e un pizzico di invidia per la volenterosa Brigitte: visto che Manu regna in Francia coi consensi di Calenda e Renzi, almeno 9 francesi su 10 vorrebbero tanto essere lei e scherzare un po' anche loro con lui. Che aggiunge: "Ci sono tanti svitati che inventano ogni tipo di interpretazione. Chi ha interesse a propagandarle? Sempre le stesse reti: le ali estreme (la sinistra e la destra che vincono sempre le elezioni mentre lui arriva terzo su tre, *ndr*), gli squinternati che non amano ciò che faccio (la stragrande maggioranza dei francesi, *ndr*) e i russi". Giusto: se il video è un *fake*, ha stato Putin; se invece è autentico, ha stato Putin lo stesso. Come faccia a fare così tanta roba che uno normale non riuscirebbe a farla in cento vite, è un mistero. Ha più avvistamenti lui che la Madonna di Civitavecchia. Comunque tanta stima: travestirsi da Brigitte con trucco e parrucco, infilarsi nell'aereo di Macron e prenderlo a sberle non è mica da tutti.

Brazzale dal 1784

IL FOGLIO

quotidiano

Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele II 10 - 20122 Milano

Brazzale dal 1784

ANNO XXX NUMERO 124 DIRETTORE CLAUDIO CERASA MERCOLEDÌ 28 MAGGIO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 40

Dagli industriali, Meloni indica quattro criteri con cui giudicare il governo in economia. La serietà c'è, il resto? Risultati, due anni e mezzo dopo

Serietà, sì. Ma il resto? Il discorso tenuto ieri da Giorgia Meloni all'assemblea di Confindustria, a Bologna, arriva in un momento molto delicato per il governo italiano. Il governo Meloni ha da poco superato la metà del suo mandato e a questo punto della storia il modo in cui si valutano le parole di un primo ministro non può che cambiare rispetto al passato. Meloni, ieri, ha messo insieme una serie di elementi reali che riguarda lo stato di salute del nostro paese, ha concentrato il suo intervento sullo spread che si è dimezzato, sulla Borsa che è ai massimi, sul ritorno degli investitori stranieri, e a un certo punto del suo ragionamento ha scelto di suggerire agli osservatori una chiave precisa per valutare, dal punto di vista economico, l'azione del suo governo. Il nostro impegno, ha detto Meloni, è stato rivolto soprattutto a restituire a questa nazione "la centralità che le è propria sullo scacchiere internazionale", e la nostra cura è stata "portare avanti una strategia economica basata sostanzialmente su tre pilastri, che sono la serietà, l'efficacia e una visione di sviluppo di lungo termine". I tre pilastri, più uno, ovvero quello della "centralità", ci permettono di ragionare su quelli che sono i successi e gli insuccessi di Meloni sul fronte economico. E se si sceglie di concentrarsi su questi punti il bilancio non è positivo. Sul tema della serietà, ci sono poche discussioni: il governo Meloni, in due anni e mezzo, ha tenuto il debito pubblico sotto controllo, ha rimarginato ferite aperte negli anni precedenti, come i bonus edilizi, e in un'Europa caotica, disordinata, instabile ha trasformato la sua prudenza in un elemento di credibilità oggettivo (secondo Ey, gli investimenti diretti in Italia, nel 2024, sono aumentati del 5 per cento, in un contesto europeo che ha visto un calo del 5 per cento). Sugli altri punti qualche problema c'è. Per esempio: si può dire che questo governo sia stato "efficace" nelle sue politiche economiche? Alcuni dati non citati ieri da Meloni dicono: così così. Primo: il pil, lo sapete, è tornato a viaggiare intorno allo zero virgola, nonostante gli imponenti finanziamenti europei, e su base annua la crescita dell'Italia (+0,6 per cento) è inferiore rispetto alla media dell'Eurozona (+1,2). Secondo: la produzione industriale, anche a causa di riforme disastrose come Transizione 4.0, ha registrato una contrazione per 25 mesi consecutivi, fino a febbraio 2025, e il governo non ha trovato un solo modo per aiutare le imprese a competere con più forza nei mercati globali. Se si prova a passare da un pilastro all'altro si potrebbe essere generosi sulla questione della visione di lungo termine, dando ragione a Meloni per aver risolto bene alcuni guai ereditati dal passato (Tim, Ita, Mps, disastro Ilva a parte). Ma a metà del suo mandato, per essere promosso, un governo dovrebbe aver messo in cantiere provvedimenti coraggiosi, anche a costo di essere impopolari. E in questo senso è difficile promuovere Meloni sulla visione di lungo termine pensando a ciò che avrebbe potuto fare (e non ha fatto) su concorrenza, barriere interne, autodazi italiani (la sola mancanza di concorrenza in alcuni settori chiave del paese ostacola, secondo l'Ocse, la crescita per una cifra pari all'1,5 per cento del pil). E tiene da chiederci poi: ma quando Meloni si lamenta per gli eccessi burocratici dell'Italia, si ricorda chi c'è al governo da due anni e mezzo? Si potrebbe tentare di essere generosi sulla questione della centralità italiana, e provare a essere un ponte tra l'Europa e l'America è un obiettivo ambizioso. Ma la realtà ci dice che la centralità dell'Italia in Europa è ostacolata da tre fattori: la nascita di un governo più disturbante di quello italiano (Germania), la centralità di paesi che investono di più sulla Difesa (Polonia), la difficoltà dell'Italia ad avere un'agenda che sia propositiva (agenda Draghi) e non solo interdittiva (basta Green deal). La serietà c'è, la capacità in economia di imporre una propria visione del futuro ancora no. E dopo due anni e mezzo non è un peccato veniale.

Le imprese processano l'immobilismo

La competitività impone una svolta e un cambio di marcia. La scossa di Confindustria al governo, con piani

Bologna. Orgoglio e frustrazione: l'umore oscillava dall'uno all'altra ieri nella grande sala dove si è riunita l'assemblea della Confindustria, per la prima volta qui a Bologna, all'EuropAuditorium di piazza della Costituzione lambita dalla mitica, anzi ormai mitologica, via Stalingrado. Orgoglio per la capacità di stare a galla in mezzo a una tempesta che cambia il modello di sviluppo mondiale; frustrazione per quel che si poteva fare e non si è fatto, per un governo sempre più incartato nel day by day, per sindacati divisi da una frattura politico-ideologica, per una opposizione richiamata al dialogo dagli stessi industriali, ma che fa orecchie da mercante. Sono venuti tutti nella terra del presidente Emanuele Orsini (anche se è nato a Sassuolo provincia di Modena): c'erano gli imprenditori e i "professionisti confederali" come li chiamava perfidamente Gianni Agnelli; c'erano grandi banchieri come Carlo Messina che ha difeso il golden power su Banco Bpm e politici all'opposizione come Carlo Calenda che ha invitato la maggioranza a "dire qualcosa anche di destra"; c'era il governo schierato in prima fila, quasi al gran completo. Mancava Giancarlo Giorgetti, quello che tiene i cordoni della borsa, lì guidava una Giorgia Meloni pugnace come sempre, ma come perduta in un labirinto di dettagli dietro ognuno dei quali s'annida davvero un diavoletto. L'energia, il tasto più dolente battuto e ribattuto da Orsini ("una situazione insostenibile", ha detto il presidente); la crescita (dopo due anni di produzione in discesa "l'industria italiana è in sofferenza"); la coperta del bilancio sempre corta anche se con meno buchi e rattoppi; i mancati incentivi agli investimenti; i salari troppo bassi ("è un problema nazionale"); le lentezze europee (su questo ha ragione persino Donald Trump). Poi arriva la mazzata dei dazi al 50 per cento; la crescita, pari allo 0,6 per cento senza tariffe americane, potrebbe scendere verso lo zero, secondo il centro studi confindustriale. (Cinquanta segue nell'inserto IV)

Meloni placa gli industriali e attacca la Ue. In serata la festa a Colle Oppio per Arianna

Roma. Di lotta contro l'Europa matrigna degli autodazi e di governo quando promette piani per l'industria e dice di risolvere, dopo due anni e mezzo a Palazzo Chigi, la questione delle bollette, quindi del caro energia, ma anche delle semplificazioni burocratiche e del piano casa. Rilancia, visto che c'è anche un patto sociale per lo sviluppo. Giorgia Meloni si presenta a Bologna davanti all'assemblea di Confindustria, ospite del presidente Emanuele Orsini. Chi è presente registra un certo feeling fra i due (e in generale con la platea, almeno secondo l'applausometro). Non solo la premier, ci sono altre due donne, come super ospiti: la presidente del Parlamento europeo Roberta Metsola (Ppe) con la quale Meloni duetta. Ed Elly Schlein, raggiante per le vittorie genovese e ravennate, con la quale Meloni non si scambia nemmeno uno sguardo. Non si vive di solo sviluppo. Di ritorno da Bologna, Giorgia torna la sorella di Arianna. (Canettieri segue nell'inserto IV)

"Il nulla di Meloni"

"Sulla politica economica dica qualcosa, anche di destra". Intervista a Calenda

Roma. "Sulla politica economica Meloni dica qualcosa, anche di destra se vuole, ma la dica". Carlo Calenda, ospite anche lui ieri all'assemblea generale di Confindustria a Bologna, reinterpreta una celebre citazione di Nanni Moretti per incalzare la premier sulle ricette economiche che, sostiene, mancano ancora all'Italia. "Sembrava il giorno della marmotta: la relazione di Orsini era praticamente identica a quella dello scorso anno perché sul tema della politica industriale Meloni non ha fatto nulla. Anche oggi ha ripetuto cose come 'bisogna fare', 'dovremmo fare','occorre fare'. Ma sono due anni che queste cose vanno affrontate, il governo che fa?". A indignare il leader di Azione è in particolare il capitolo energia, un punto su cui ha calcato molto anche il presidente di Confindustria Orsini e che Calenda ritiene abbia svolto un ruolo cruciale negli ormai 26 mesi consecutivi di calo della produzione industriale italiana. (De Ilona segue nell'inserto IV)

Sindaco di Guerra

Di Isaac Bashevis Singer Adelphi ha pubblicato una serie di scritti, con il bel titolo *A che cosa serve la letteratura?* Tra le molte riflessioni, il grande scrittore ebreo annota che "per quanto strano possa sembrare, i veri scrittori devono prestare una maggiore attenzione a cosa non dire piuttosto che a cosa esprimere". Il titolo, e la frase, mi sono tornati in mente leggendo la replica del sindaco di Parma, Michele Guerra, a una lettera polemica di un'associazione pro Israele che lo accusava di non aver esposto la bandiera dello stato ebraico al cittadino Ponte delle nazioni. Guerra è un intellettuale, ha scritto sul cinema una lista di libri lunga tanto. Eppure, prestando poca attenzione, scrive: "Con infelicissima e grottesca ironia si chiede se saranno esposti cartelli pubblici contro i sionisti, se ne verranno marcate le abitazioni, oppure se verrà loro fatta indossare una stella di David. Non riesco a credere che Lei possa mancare di rispetto e oltraggiare... la memoria della Shoah". Che cittadini di origine ebraica, nel nostro paese, siano oggetto di campagne d'odio tali da giustificare la preoccupazione (non l'ironia) evidentemente al sindaco Guerra sfugge. A che cosa serve scrivere i libri? (Maurizio Crippa)

Andrea's Version

Nel 1982, 43 anni fa, comparvero sui muri di via Garfagnana, a Roma, scritte che dicevano: "Bruceremo i covi sionisti". Negli stessi giorni, un corteo della potentissima Cgil, che si voleva allora cinghia di trasmissione del Partito comunista italiano, depose una bara sui gradini della sinagoga. Non si ricorda che il mondo progressista e pacifista italiano di allora, a proposito di album di famiglia, ex '68 compreso, abbia protestato granché. Qualche mese dopo, era sempre il 1982, al Fatah, lanciò bombe contro la sinagoga all'uscita dei riti del Sabato e del Bar Mitzvah per i ragazzini. Morì un bambino di due anni, Stefano Gaj Taché, suo fratello di quattro anni, Gadiel Gaj Taché, venne colpito alla testa e all'addome. La bara della Cgil svolse la sua funzione. All'estrema destra, ma poi non troppo estrema, si fecero cenni di assenso. Furono due gli uomini politici la cui solidarietà venne ritenuta sincera, Marco Pannella, radicale sul serio, e Giovanni Spadolini, debordante repubblicano. (segue a pagina quattro)

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.39

Il casting sbagliato

La destra inciampa sempre sullo stesso ostacolo: i candidati. Pure nelle Marche

La politica è un po' come Sanremo. Tutti vogliono salire sul palco, ma non tutti hanno la voce per incantare il pubblico. E la destra

DI SALVATORE MERLO

italiana, in questo eterno provino, almeno alle elezioni amministrative, sembra avere un problema non da poco: la scelta dei candidati. Non che manchi il talento, intendiamoci. E' che a volte sembra che il casting sia stato organizzato in fretta e furia, come se qualcuno avesse detto: "Prendi il primo che passa, purché sia dei nostri". E così, nelle elezioni appena concluse e vinte dal centrosinistra – da Ravenna a Genova, passando per le precedenti elezioni di Roma, Napoli e Milano e ancora prima in Sardegna – la destra ha infilato una serie di nomi che, più che scaldare i cuori, hanno fatto alzare qualche sopracciglio. E il problema è destinato a ripetersi. Perché presto si torna a votare per le regionali. Prendiamo le Marche, per esempio. Dove Fratelli d'Italia ha deciso di giocarsi la partita con Francesco Acquaroli, presidente uscente e uomo che, a quanto pare, ha più dubbi di Amleto e più chitarristi. Roma-Ancona di un rappresentante di commercio. Non che manchi di buona volontà, sia chiaro. Ma in una delle sue recentissime incursioni nella capitale, città nella quale precipita settimanalmente cercando conforto tra gli uomini di Giorgia Meloni, egli ha tirato fuori un'idea che è un piccolo gioiello di ingenuità. Ce l'hanno raccontato alcuni presenti. Convinti che pure nelle Marche, con un candidato così, si finirà con il perdere. Ma ecco Acquaroli alla riunione: "Facciamo partire la campagna elettorale il 2 giugno", ha proposto con entusiasmo. E poi: "Raduniamo tutti i sindaci marchigiani, sarà un successone". Silenzio in sala. Qualcuno tra i dirigenti di FdI a quanto pare ha tossicchiato. Qualcun altro si è guardato le scarpe. Perché, caro Acquaroli, il 2 giugno i sindaci non sono mica al bar a giocare a briscola: sono in piazza, con la fascia tricolore al petto, a celebrare la Festa della Repubblica. Aprire la campagna il 2 giugno equivale all'incirca a invitare un chirurgo a cena nel bel mezzo di un'operazione. E' un tantino occupato. Ora, non ridete troppo. Questo aneddoto non è una bocciatura, ma un sintomo della difficoltà di trovare i frontman giusti, quelli che non solo sanno cantare la canzone, ma la fanno anche arrivare al pubblico. Per conquistare i teatri bisogna imparare a non mandare in scena il tenore quando serve il baritono. E, soprattutto, bisogna controllare il calendario prima di fissare il debutto.

L'INTERVISTA | PARLA PARISI

"Caro Pd, il vero problema del campo largo è Conte"

MONTENEGRO NELL'INSERTO IV

A scuola di bugie

I licei dell'Oklahoma dovranno studiare le teorie del complotto trumpiane sul 2020

Milano. Ryan Walters è il sovrintendente per l'Istruzione pubblica dell'Oklahoma, è a favore dello smantellamento del ministero all'Istruzione da parte dell'Amministrazione Trump e ha festeggiato le prime azioni del governo contro l'Università di Harvard dicendo che le istituzioni "antiamericane" non devono ricevere fondi pubblici. "I contribuenti non devono essere obbligati a sussidiare scuole che li odiano". Walters conduce la sua battaglia culturale per scuole "patriottiche" emancipate da quello che lui chiama il "mainstream woke", un grande classico della retorica trumpiana che si sta trasformando in una sostituzione di illiberalismo di segno politico opposto. Qualche giorno dopo l'elezione di Donald Trump, Walters aveva inviato per email ai presidi delle scuole dell'Oklahoma un suo video (adora registrarsi) in cui pregava per il neopresidente, chiedendo che fosse trasmesso in tutte le aule: alcuni professori e molti genitori si ribellarono, ma lui andò avanti in nome della libertà religiosa, così come ha deciso di mettere nei piani di studio anche la Bibbia, nonostante la Corte suprema dello stato abbia deliberato che non può essere prevista nei corsi obbligatori. L'attivissimo sovrintendente ha anche rimesso mano ai piani di studio della storia, introducendo nei corsi del liceo un programma per "individuare le discrepanze nei risultati elettorali del 2020 prendendo in considerazione grafici e altre informazioni, tra cui l'improvvisa interruzione del conteggio dei voti in alcune città degli stati in bilico, i rischi dei voti via posta, l'improvviso numero record di elettori e le contraddizioni in alcune circoscrizioni". Discutere le "discrepanze", scrive il Wall Street Journal in un editoriale, "significa di fatto piantare il seme dell'idea che Trump vinse quelle elezioni, o che perlomeno l'assalto al Congresso del 6 gennaio avesse un senso". Questo nuovo piano di studi è stato elaborato da un comitato di revisione che include Kevin Roberts, il presidente dell'Heritage Foundation che ha ideato il "Project 2025", e l'anchorman conservatore Dennis Prager. Anche se i brogli denunciati da Trump non sono mai stati provati – Trump ha perso le presidenziali del 2020 – portare avanti la sua teoria del complotto è diventata una prova di lealtà. Lo era durante la campagna elettorale del 2024, ma non è finita nemmeno ora che Trump è tornato alla Casa Bianca. Anzi, fa parte del progetto più ampio in cui gli studenti stranieri hanno e avranno sempre più problemi ad avere un visto per studiare in America, mentre gli studenti americani dovranno imparare a dimostrare che le bugie dei trumpiani sono la verità. *(Paola Peduzzi)*

LA PANTOMIMA | IN UCRAINA

L'inganno della pace e come l'Ue può portare avanti la difesa di Kyiv

MIKHELIDZE NELL'INSERTO I

600 giorni con Hamas

Tutti i fronti degli ostaggi e delle loro famiglie, che lottano anche contro chi non vuole ricordare

Roma. "Seicento giorni sono una data pesante, ma per noi non cambia nulla. Sono come ieri, come una settimana fa, come domani. Un altro giorno in cui ci siamo svegliati e ci siamo chiesti dov'è nostro figlio, cosa sta patendo, cosa ha patito", dice Ayelet, madre di Jonathan Samerano, rapito dalle porte del kibbutz Be'eri il 7 ottobre. Jonathan era al Supernova festival, i terroristi gli spararono addosso e uno di loro lo portò a casa sua: era un funzionario dell'Unrwa, l'agenzia dell'Onu per il soccorso e l'occupazione dei profughi palestinesi. Per giorni Ayelet non ha saputo nulla, il telefono di Jonathan era stato localizzato in una casa di Nuseirat, presso un indirizzo corrispondente al domicilio di un lavoratore delle Nazione Unite. "Mi sono rivolta al capo dell'Unrwa Lazzarini, mi sono rivolta al segretario dell'Onu Guterres e non ho ottenuto nulla se non la risposta: cosa possiamo fare? andare a prenderlo?". Ayelet miscela rabbia e concretezza, non ha notizie dal governo israeliano, che non parla con le famiglie degli ostaggi. Dal 7 ottobre si è trasformata, ha preso a girare il mondo, poco tempo fa ha parlato con Steve Witkoff e dice che gli Stati Uniti rimangono il paese più vicino alle famiglie dei rapiti a Gaza. In tutto sono cinquantotto gli ostaggi che vivi o morti sono ancora nelle mani dei terroristi di Hamas. "Non avrei mai pensato di arrivare a seicento giorni senza avere certezze su mio figlio". Ayelet parla di Jonathan come se fosse vivo, ma le informazioni raccolte dall'intelligence indicano che il ragazzo di vent'anni è stato ucciso. Per Ayelet la battaglia non cambia, non per questo ha smesso di contattare l'Onu, di pretendere informazioni dal suo governo: "Non c'è differenza tra vivi e morti. A volte sento un senso di stanchezza, ma la battaglia non cambia, i morti contano quanto i vivi". Seicento giorni sono insopportabili, anche perché sono seicento giorni di vuoto, le famiglie di chi è stato rapito hanno informazioni concrete soltanto da chi è tornato. Il vuoto è uno dei pesi maggiori che deve sopportare anche chi è in prigionia e Keith Siegel, liberato il primo febbraio dopo il secondo accordo di cessate il fuoco raggiunto tra Israele e Hamas, con quel vuoto ha convissuto e lottato. (Flaminio segue nell'inserto V)

I timori di Taiwan

Per ora l'America di Trump si mostra disposta a difenderla. Ma la Cina ha studiato Putin

Roma. Due settimane fa, durante un'audizione al Congresso, l'ex contrammiraglio della Marina americana Mark Montgomery ha reso nota una notizia particolarmente significativa, e finora mai ufficializzata per ragioni diplomatiche. Parlando alla Commissione speciale della Camera dei rappresentanti americana sulla Cina, Montgomery ha detto che in questo momento a Taiwan c'è "una squadra statunitense che conta circa 500 persone". Ufficialmente è lì per addestrare i taiwanesi a usare gli armamenti che l'America sta vendendo al governo di Taipei, ma in molti credono che la loro presenza sia anche legata a una preparazione al peggior scenario, e cioè un'invasione dell'isola da parte della Repubblica popolare cinese. Fino a oggi non c'era mai stata conferma di una presenza di soldati americani sul territorio taiwanese. Montgomery ha detto perfino che ne servirebbero di più, "almeno mille", di questi soldati-addestratori. (Perniola segue nell'inserto V)

I soldi dalla City

Lo scandalo filantropico di una ong che raccoglie a Londra i fondi per Hamas

Roma. A marzo, un'organizzazione benefica britannica che raccoglie fondi per Gaza è finita sotto inchiesta della polizia per le accuse secondo cui il denaro finirebbe per finanziare Hamas. Save One Life Uk è stata segnalata all'antiterrorismo, accusata di dirottare parte del denaro distribuito verso il gruppo terroristico. L'organizzazione ha raccolto due milioni di sterline negli ultimi quattro anni, la maggior parte dei quali destinati a Gaza dall'inizio della rappresaglia militare israeliana dopo il 7 ottobre. In un manifesto, pubblicato nel primo anniversario degli attacchi di Hamas, Save One Life Uk ha dichiarato: "Anni di resistenza. La Palestina è forte: dodici mesi di brutale violenza. Decenni di resistenza resilienti". "Una delle tre principali fonti di finanziamento di Hamas è il Regno Unito", rivela ora il canale israeliano Channel 12. (Mentti segue nell'inserto V)

Schlein si Gaza

Tutti in piazza il 7 giugno, contro Netanyahu, ma a Roma manca la piazza, e c'è il silenzio elettorale

Roma. Il cuore sbanda a Gaza. E anche il calendario. Manifestare, sì, ma dove, quando, e la "piattaforma"? Si organizza una grande giornata di sinistra, contro Netanyahu, si invoca Liliana Segre sul palco, c'è la data, il 7 giugno, a Roma, alla vigilia del referendum, sotto silenzio elettorale, ma manca la piazza. A San Giovanni ci sono i fedeli del Giubileo; a piazza del Popolo, un concerto. Laura Boldrini risponde: "Silenzio elettorale? Che c'entra il referendum con Gaza?". Il Pd riconosce: "Il problema esiste". E se il governo Meloni la vietasse? Non scherziamo. Elly Schlein, che ora dice agli amici: "Mi gioco tutto. Non ho nulla da perdere. O premier o cambio vita, faccio la regista al cinema", ha dato mandato a Peppe Provenzano: "Sentiamo gli esperti". Telefoniamo al costituzionalista Salvatore Curreri. Prof., si può fare? "No. Il silenzio elettorale vale anche per i referendum, ma ormai è un divieto sforacchiato". La sinistra è un tormento. Il tormento. (Carsano segue nell'inserto V)

"Netanyahu criminale"

L'assessore umbro alla Pace: "L'antisemitismo non è colpa dei pacifisti. A Gaza è un genocidio"

Roma. "Io penso che quella a Gaza non sia più solo una guerra, ma un vero e proprio genocidio. E sono convinto che Netanyahu sia un criminale di guerra, il principale nemico di Israele. Ma sono disposto ad andare a braccetto, in piazza, con chi non usa i miei stessi aggettivi e sostantivi. Perché il punto di caduta deve essere comune e trasversale alle forze politiche: la fine del conflitto". Per questo, da assessore alla Pace dell'Umbria, Fabio Barcaioli, avrebbe voluto che la manifestazione del 7 giugno, che si terrà a Roma, potesse essere ospitata nella sua terra. Sarà nella capitale ma Iv e Azione hanno già storto il naso contro le possibili derive antisemite della piazza. "Anch'io ho il timore che possa accadere quello che è successo dopo l'inizio dell'invasione russa in Ucraina, quando avanzava la russofobia. Ma è responsabilità di Netanyahu, non dei movimenti pacifisti". (Roberto segue nell'inserto V)

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

ASSALTO AL CIBO, SPARI SULLA FOLLA: L'ARMA PER SPOSTARE I CIVILI DA GAZA

Cesare e Micalessin a pagina 11

LEGGE BACCHELLI AL POETA HAJDARI: «HO DENUNCIATO I CRIMINI COMUNISTI»

Boezi a pagina 14

VIAREGGIO, CONDANNE CONFERMATE 5 ANNI A MORETTI: «FAREMO RICORSO»

Tagliaferri a pagina 17

la stanza di Vittorio Feltri

alle pagine 20-21

Le follie della sinistra

SVEGLIA EUROPA VALLEVERDE

50528

il Giornale

il Giornale 50

VALLEVERDE

www.ilgiornale.it

MERCOLEDÌ 28 MAGGIO 2025 DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI Anno LII - Numero 125 - 1.50 euro*-**

LA SVOLTA BUONA

Il piano cambia-Europa

Meloni: «Basta dazi interni per far ripartire l'economia». Ok di Metsola

La ricetta di Confindustria: «Energia troppo cara, subito il rilancio industriale»

Un Piano Straordinario per l'Industria. È la proposta del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini. E la premier Meloni propone alla Ue di dire basta a dazi interni e iper-burocrazia.

De Francesco, Giubilei, Signore alle pagine 2-3

PNEUMATICI INTELLIGENTI

Washington contro i soci cinesi di Pirelli

Pierluigi Bonora

Pirelli Cyber Tyre, ovvero la tecnologia basata su pneumatici sensorizzati che, per la prima volta, è in grado di far dialogare le gomme con il software del veicolo, finisce al centro dell'ennesimo battibecco tra Stati Uniti e Cina.

a pagina 23

GIOIA Christian Scaroni (a destra) con il compagno Lorenzo Fortunato al traguardo di Brentonico

Scaroni e Fortunato

Favola al Giro Due italiani per mano al traguardo

Stagi a pagina 31

l'editoriale

La doppia sfida delle imprese

di Osvaldo De Paolini

C'è chi ironicamente ha definito il fagiolo europeo di Giorgia Meloni e il tappo al collo delle bottiglie di plastica di Roberta Metsola, i momenti «più alti» dell'annuale assemblea di Confindustria svoltasi ieri a Bologna. Ironia sciocca, perché in quelle due battute, che insieme a una miriade di altre geniali idee partorite dagli euroburocrati di Bruxelles sono il portato legislativo di una stagione che vorremmo poter dimenticare, c'è il paradosso contro il quale il presidente della Confindustria, Emanuele Orsini, si è scagliato con parole nette, sostenuto da una premier che non ha mancato di ricordare quanti auto-dazi dovremmo rimuovere prima di pensare alle nuove tariffe targate Usa. Ma ciò che in particolare ha colpito è la veemenza con la quale la presidente del Parlamento europeo, in perfetto italiano, ha stigmatizzato le politiche perseguite dalla precedente Commissione, dichiarandosi pronta ad affiancare l'Italia nell'opera di riequilibrio legislativo nell'Unione. Del resto, l'aver anteposto l'ideologia al realismo e alla neutralità tecnologica, con tempi e obiettivi ambientali assurdi, sta presentando un conto salatissimo a famiglie e imprese. Per non dire del maggior costo che in particolare l'Italia subisce sul fronte dell'energia, la più cara in assoluto in Europa che non (...)

segue a pagina 3

GUERRA ALLE UNIVERSITÀ

Trump blocca tutti gli studenti stranieri

Fermati i colloqui degli atenei, verranno analizzati i profili social

Marco Liconti a pagina 13

GIÙ LA MASCHERA

SOTTIGLIEZZE

di Luigi Mascheroni

Era da giorni che ci stavamo pensando e non riuscivamo a deciderci: come giudicare il gesto della neo sindaca di Merano che si è tolta la fascia tricolore durante l'insediamento? Non sentendo noi un particolare trasporto né per il tricolore, né per l'Alto Adige, né per le sindache donna, eravamo molto indecisi. Ha fatto bene a rifiutare la fascia o no?

Poi, ieri, ci si è chiarito tutto. Abbiamo ascoltato il discorso di Giuliano Amato alla festa per gli 80 anni del quotidiano *Alto Adige* (a proposito: «Auguri!» si dice in italiano o tedesco?) e non abbiamo più avuto dubbi.

Amato - uno del quale si può dire che ha salvato il Paese, anche se purtroppo non era il nostro - ha detto che «la sindaca ha chiaramente reagito a un maschio impositore che, approfittando del fatto che lei era donna, le stava imponendo la fascia tricolore». L'uomo, insomma, ha colpa anche quando veste una donna. E comunque - ha aggiunto - «Sono episodi che è bene fare scivolare via il più possibile senza farne un caso».

In un colpo solo Amato, del quale non abbiamo mai capito se il soprannome «Dottor Sottile» si riferisca all'acutezza o alla cavillosità, ha ribaltato un gesto arrogante in uno di difesa, trasformato un insulto all'Italia in un'emancipazione femminista e derubricato una conflittualità etnica in una semplice «frizione». Un virtuoso del sofisma.

Amato sembra ambiguo, parla in maniera ambigua, si muove ambiguamente. Ma non bisogna farsi ingannare dalle apparenze. Lo è davvero.

CORTEO IL 7 GIUGNO

L'opposizione in piazza per Gaza impoverisce il ruolo dell'Italia

di Nicola Latorre

Mentre aumenta in modo non più tollerabile il numero di vittime innocenti a Gaza, da noi Partito democratico, M5s e Avs hanno deciso di svolgere una manifestazione pro Gaza il prossimo 7 giugno. Ma tenere oggi in Italia una simile iniziativa è davvero utile al fine di far cessare gli attacchi su Gaza? Senza mettere in discussione la sincera volontà di quanti, e credo siano tanti, sentono il bisogno di urlare la propria contrarietà a quelle azioni di guerra, al blocco delle forniture alimentari e di quelle sanitarie inviate a Gaza anche (...)

segue a pagina 15

RESA DEI CONTI

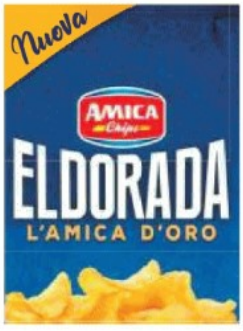
Referendum? No, primarie dei democrat

Augusto Minzolini a pagina 8

IL DECISIONISTA MERZ

Sull'Ucraina rivoluzione «anti-Merkel»

Angelo Allegri a pagina 17



*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE - D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) - ART. 1, C. 1 DCB-MILANO

**SOLO AL SABATO IN ABBINAMENTO OBBLIGATORIO CON 'MONETA' € 1.50 - (+ CONSUETE TESTATE ABBINATE - VEDI GERENZA)

983.000 Lettori (Audipress 2024/III)

Quotidiano QN Nazionale

Anno 70 - Numero 125

QN Anno 26 - Numero 145

IL GIORNO

QS SPECIALE Giro d'Italia

MERCOLEDÌ 28 maggio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN 1870
100% ORZO ITALIANO

GARLASCO L'avvocato dei Poggi: «Sempio? Indizi non convincenti»

Alberto e il corpo di Chiara La sua verità in un disegno

Bandera, **G.Moroni** e **Zanette** alle pagine **12** e **13**

ristora INSTANT DRINKS

Meloni: basta dazi interni Ue «E ora misure sull'energia»

Bollette, la premier a Confindustria: lotta alle speculazioni senza usare soldi pubblici «La Ue tolga le tariffe che si è imposta». Orsini: sostenere gli investimenti con 8 miliardi

Servizi da p. **2** a p. **5**

L'urgenza di cambiare

La selva oscura dei regolamenti frena l'Europa

Raffaele Marmo a pagina **3**

Comunali, intervista a Calenda

«Uniti si vince? Genova non è l'Ohio d'Italia»

Arminio a pagina **6**

Gli Usa: «Putin gioca col fuoco»

Mosca-Berlino, è scontro Trump furioso

Ottaviani a pagina **11**

I palestinesi in fila per il cibo
In un video l'assalto della gente affamata al centro di distribuzione di Rafah
Partono spari dagli israeliani per disperdere la folla
Guterres (Onu): «È straziante»

PER IL PANE

Baquis e **Ponchia** alle pagine **8** e **9**

DALLE CITTÀ

LEGNANO L'appuntamento a mezzanotte

Si cerca il cliente di Vasilica Letale il colpo alla schiena

Palma a pagina **19**

BAGNATICA I residenti: «Odore di gas»

Esplode una palazzina Cinque feriti, due gravi

Donadoni a pagina **17**

STRADELLA Emorragia cerebrale dopo l'incidente

Sbalzato dalla bicicletta Quattordicenne gravissimo

Servizio nelle **Cronache**

RIVOLTA D'ADDA «Dobbiamo studiare gli atti»

Resta in silenzio davanti al gip il sindaco arrestato per abusi sessuali

Ruggeri nelle **Cronache**

MILANO Crolla l'omertà in Curva

Omicidio Boiocchi Confessa il sicario

Giorgi a pagina **16**

Appello ter sull'incidente del 2009 che costò la vita a 32 persone

Strage di Viareggio Confermate le condanne Cinque anni a Moretti, ex ad Ferrovie

Di Grazia a pagina **14**

Rapina ad Ardea: caccia ai killer

Benzinaio ucciso a coltellate

Spagnoli a pagina **15**

Domani l'ExtraTerrestre

BRASILE Approvata dal senato la legge choc di nome «Devastazione» A rischio 18 milioni di ettari di foresta Amazzonica. Lula in minoranza

Culture

BIENNALE Un'articolata passeggiata tra i padiglioni dell'Architettura e il tema della Mostra d'arte 2026

Ciorra, Di Genova, Burocco pagine 12,13

Visioni

CINEMA Intervista a Mohsen Makhmalbaf, il regista esule iraniano al centro di un omaggio a Napoli

Francesca Saturnino pagina 15

quotidiano comunista

il manifesto

■ CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 28 MAGGIO 2025 – ANNO LV – N° 125 www.ilmanifesto.it euro 1,50

Rafah, palestinesi con i pacchi di cibo consegnati dalla GHF, organizzazione sostenuta dagli Stati Uniti e approvata da Israele foto di Abdel Kareem Hana/Ap

Pochi e maledetti. Arrivano i primi aiuti nel sud della Striscia dove Israele vuole ammassare i sopravvissuti di Gaza. Che devono contenderseli, costretti in gabbie di filo spinato mentre a nord le bombe continuano a uccidere. L'Onu condanna: non c'è niente di umanitario pagine 2, 3

Vivere di fame

Civiltà mediterranea

L'offesa del pane e del sangue

TOMMASO DI FRANCESCO

Accade a Gaza. Nel tiro al piccione che dilania le vite di donne e uomini - chi conta più i morti..? - dove l'esercito israeliano intensifica i bombardamenti e la rioccupazione della Striscia con altre decine di vittime civili come ogni giorno, si avvia l'estrema sopraffazione e umiliazione: gli aiuti come arma di ricatto, privatizzati e militarizzati dopo avere escluso e bombardato gli organismi Onu, con la loro distribuzione in aree-campi di prigionia per portare a termine la pulizia etnica.

— segue a pagina 3 —

La scoperta dell'orrore

Guardare avanti per salvare il popolo palestinese

MATTEO NUCCI

Nelle ultime settimane, il consenso attorno all'idea che è intollerabile assistere e contribuire al genocidio del popolo palestinese si è enormemente allargato. Ne ha parlato il *manifesto* proprio ieri. È difficile dire cosa sia successo. Forse le dichiarazioni ormai del tutto esplicite di chi guida Israele politicamente e militarmente hanno fatto apparire ridicoli gli ultimi tentativi di negare una parola attorno a cui si discute da troppo tempo: genocidio.

— segue a pagina 11 —

Dramma nel dramma *39 mila minori resi orfani dalle bombe. Madri «supplenti» appena adolescenti*

MICHELE GIORGIO PAGINA 3

Stati uniti *«Controllate i loro social»: guerra ai proPal, il governo Trump blocca i visti agli studenti stranieri*

MARINA CATUCCI PAGINA 4

Centrosinistra *«Basta complicità» Pd, 5S e Avs convocano una piazza per la Palestina il 7 giugno a Roma*

ANDREA CARUGATI PAGINA 4

CONFINDUSTRIA

Chiesti al governo 24 miliardi dal Pnrr

All'assemblea annuale degli industriali critiche al patto di stabilità Ue, la denuncia del caro-energia e il rischio della crisi. Chiesti al governo 24 miliardi di «investimenti» dal Pnrr. I sindacati, invitati al confronto, temono il bluff. Meloni punta su Trump, la tempesta monta

CICCARELLI, CIMINO, COLOMBO PAGINE 6,7

Italia-Europa

Meloni-Metsola, l'asse tiene ma senza bussola

ANDREA COLOMBO

La presidente del consiglio italiana e quella del Parlamento europeo parlano la stessa lingua, concordano su tutto confermando che, nonostante la tempesta, l'asse tra l'area più conservatrice del Ppe e quella più vicina ai Popolari della destra europea, i Conservatori di Meloni, tiene.

— segue a pagina 6 —

DECRETO SICUREZZA

Passa la fiducia e la piazza si allarga

Il governo ha incassato ieri alla Camera la fiducia sul decreto Sicurezza. Ed evitato così le divisioni interne alla maggioranza. Intanto la rete A Pieno Regime si prepara al corteo di sabato e allarga il campo: «In piazza per la più grande manifestazione contro Meloni».

MARTINI, SANTORO A PAGINA 8

DIRITTI

Ultimatum Ue a Orbán Ma Roma non firma

Diciassette capitali europee condannano la stretta ungherese sui diritti, al centro il Pride del 28 giugno a Budapest. Ma Roma non firma. Non esclusa l'attivazione dell'articolo 7 dei Trattati con cui viene sospeso dal diritto di voto in Consiglio Ue il paese che viola i principi fondamentali.

VALDAMBRINI A PAGINA 10

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gipse/CRM/23/2103

IL MATTINO

ANNO CXXXIII - N° 145
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COMM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892

Mercoledì 28 Maggio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

EDIZIONE STRAORDINARIA

MUSC IRANZOL PRIMA T
JASMIN BLU SBALLO
BODY SHAMPOO

IL MATTINO.

L. 700 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo 1/70 Redazione, Amministrazione, Tipografia, via Chiatamone, 65 - 80121 Napoli - Tel. 7947.211 Anno CVI - N. 127 - Domenica 10 Maggio 1967

MUSC IRANZOL PRIMA T
JASMIN BLU SBALLO
BODY SHAMPOO

È scudetto

Napoli, una città in festa

Davvero i più forti

di ROMOLO ACAMPORA

Un antico barone giunto d'oltremanica arrivò rimpiangere Ferdinando per motivi calcistici. Ci pensi, senza Garibaldi parteciperemmo alla Coppa dei Campioni? All'epoca il Napoli viaggiava in ascensore, su e giù tra A e B.

Molti meriti sono stati riconosciuti alla brigata azzurra passata trionfalmente su tutti i campi d'Italia: giorni fa è apparsa arrivata la lettera di un ammiratore il quale voleva far giungere ai tifosi napoletani il suo compiacimento per come s'erano comportati nel giorno in cui gli azzurri hanno scritto la pagina calcistica più amara della stagione. Ed il ministero degli Interni ha appena certificato come nella gradinata della correttezza i fans di Maradona e Bagni siano al primo posto. Nel giorno in cui erano trionfalmente nel nostro delle squadre regine d'Europa il Napoli ha sconfitto anche uno degli ultimi borbonici!

Traditi da un'identica iniziale hanno definito il Napoli campione fortunato. È stato semplicemente il più *forte*. Lo dimostra, oltre ai numeri, la semplice considerazione che in una competizione la forza del vincitore è sempre relativa alla debolezza dell'avversario e viceversa. Le ultime vicende di Coppitalia dovrebbero aver schiarito definitivamente le idee: solo gli azzurri hanno saputo battersi vittoriosamente su due fronti.

Molti s'interrogheranno alla ricerca della chiave tattica vincente, secondo chi vuole strappare petalo su petalo per spiegarsi l'essenza di un profumo. La forza del Napoli è di chi l'ha costituito e nella semplice constatazione che dalla prima all'ultima trionfale giornata sono esistiti tanti Napoli, con tante formule tattiche vincenti. Non c'è da meravigliarsi se il risultato di tanti segni positivi è uno scudetto tricolore.

Adesso via alla gioia. Dopo sessantun anni era anche ora!

Ha vinto anche il pubblico

di CARLO FRANCO

CELEBRIAMO subito un concetto molto importante. È il giorno della vittoria, non il giorno delle rivincite. E chiariamo anche che quella che comincia stasera è una Festa legittima, perfino annunciata, non uno scendimento collettivo o, peggio ancora, una overdose di sregolatezza per dimenticare che i petrarchi veri della città restano lo disoccupazione, la mancanza di case, la sporcizia, la camorra e i ritardi della classe dirigente. Il calcio come evasione totale insomma, anche dall'obbligo di lavorare e di comportarsi onestamente. Il chiarimento è lungo, ma doveroso: il giornalismo di colore e di folclore, armato dei vecchi armesi e degli ancor più logori pregiudizi, ha già messo tende in piazza Plebiscito e minaccia un lungo soggiorno speculativo. La verità, al solito, è molto più semplice e più pulita. Napoli fa festa perché la sua «azienda» calcistica ha tenacemente e saggiamente costruito una vittoria che è, dunque, limpida e meritata. E diffonde nel calcio italiano, in crisi di identità dopo il mundial di Spagna, una ventata di freschezza e di organizzazione che gli addetti ai lavori senza il vizietto del colore datato hanno già mostrato di apprezzare.

Ma c'è un altro motivo di cui andiamo giustamente fieri. Napoli ha vinto due volte lo scudetto: lo ha vinto cioè, non solo sul campo, ma anche fuori. La lezione di gioco offerta da calciatori azzurri è stata sempre preceduta e seguita da una equale lezione di comportamento del pubblico. E così sarà, almeno ce lo auguriamo, anche a partire da stasera. Lo scudetto deve essere inteso, in questo senso, come un definitivo calcio al passato. A buon diritto, insomma, Napoli fa festa. Ecco pure e valorizza il risvolto industriale della festa. I quartieri si sono trasformati in una catena di montaggio a ciclo continuo: e la fantasia si è sbizzarrita elaborando un programma che per dimensioni e trovate ha riscontro solo nelle feste popolari più celebri del mondo. Il Carnevale di Rio è il paragone più immediato, ma, forse, non basta.

Dopo sessantuno anni, gli azzurri conquistano il loro primo titolo di campioni d'Italia

Il prossimo obiettivo è l'accoppiata Scudetto-Coppa che è riuscita solo a Torino ('43) e Juve ('60)

IL_MATTINO - NAZIONALE - 1 - 28/05/25 ----
Time: 27/05/25 23:37

-MSGR - 01_NAZIONALE - 1 - 28/05/25-N:

ASSISTENZA MEDICA 24 ORE SU 24
VILLA MAFALDA
Via Monte delle Gioie, 5 Roma

Il Messaggero

€ 1,40* ANNO 147 - N° 145 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE

Mercoledì 28 Maggio 2025 • S. Emilio

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Conte-Napoli più vicini

Panchina giallorossa svolta Gasperini Per la Lazio c'è Sarri

Nello Sport

Défilé-evento a Villa Albani

La sfilata di Dior dichiarazione d'amore a Roma

Arnaldi e Franco a pag.22

Meloni alla Ue: via i dazi interni

▶La premier all'assemblea di Confindustria: con noi il Paese è tornato credibile. E il rilancio del nucleare Orsini chiede un piano straordinario da 8 miliardi: «Industria in crisi. No a guerre commerciali tra alleati»

ROMA L'assemblea di Confindustria, la premier Giorgia Meloni alla Ue: via i dazi interni. E il rilancio sul nucleare.

Bechis e Pacifico alle pag. 2, 3 e 5

L'analisi

L'OPPOSIZIONE TRA MODELLO GENOVA E PREMIERATO

Ferdinando Adornato

Lo si potrebbe chiamare "il paradosso di Genova". E cioè: la sinistra ha conquistato il capoluogo ligure, così come tante altre città, avvalendosi, a livello locale, proprio del sistema (...)

Continua a pag. 25

L'intervista

Renzi: la sinistra stia con i riformisti

Bulleri a pag. 6

L'editoriale

UN PATTO EUROPEO PER LO SVILUPPO

Angelo De Mattia

Forte di rilevazioni e analisi ampiamente convergenti, la premier Giorgia Meloni, intervenendo ieri nell'assemblea annuale della Confindustria, ha chiesto quella che sarebbe una vera e propria "metanoia" per l'Europa: una profonda conversione, eliminando i dazi interni all'area, in larga parte autoimposti. I sovraccosti che essi determinano con le vigenti tariffe - la premier ha citato dati del Fondo monetario internazionale, che mostrano una differenza dei dazi nella vendita di beni tra Paesi dell'Unione e tra Stati della Federazione americana nell'ordine del 45 e del 15 per cento - sono tali che il loro superamento cambierebbe il volto dell'Unione.

Naturalmente, oltre ai dazi in senso stretto, gli sbarramenti procedurali, le differenti pletoriche normative, la pluralità degli organi di regolazione e di controllo riguardano non solo la vendita di beni, ma anche una serie di funzioni e attività fondamentali. Si pensi alla realizzazione del mercato unico di capitali, a quella che viene, appunto, definita (...)

Continua a pag. 25

Mosca: pronti a difenderci. Minacce a Berlino

Donald prepara sanzioni alla Russia E avverte Putin: «Scherzi col fuoco»

Mauro Evangelisti

Trump avverte Putin: «Scherzi con il fuoco». E valuta super-sanzioni. «Lo zar non lo capisce, ma se non fosse per me gli sarebbero successe cose terribili». Mosca: «Pronti a difenderci». E ai tedeschi: «I vostri missili bruceranno come i Leopard».

A pag. 8

Testate le capacità di reazione rapida

«Quattro minuti per salvare l'Italia» La maxi-esercitazione della Difesa

dal nostro inviato
Nicola Pinna
A BORDO DI NAVE TRIESTE

Il segreto è tutto in quattro minuti. Duecentoquaranta secondi e non uno in più. La capacità della Difesa si gioca tutta qui. La strategia è precisa. Per evitare che gli attacchi vadano a buon fine.

A pag. 15

In migliaia si riversano su un sito Usa nella Striscia, spari per fermare la folla

Gaza, i disperati alla fame danno l'assalto agli aiuti

Gaza, l'assalto al centro di Rafah che distribuiva cibo

Paura e Vita alle pag. 10 e 11

Studenti stranieri Trump chiude: «Niente più visti»

▶Sospesi tutti i colloqui in corso Verranno valutati i profili social

da New York

Continua l'offensiva di Trump contro le università. Il nuovo piano prevede uno screening obbligatorio dei social media per tutti i richiedenti visti studenteschi per tutte le università americane, con sospensione immediata delle interviste consolari in attesa delle nuove linee guida. E arriva l'archivio della «compatibilità ideologica» dei candidati.

Guaita a pag. 14

Intervista a Reinisch (Meta)

«Le regole di Bruxelles freno allo sviluppo dell'IA»

Andrei a pag. 14

Omicidio ad Ardea

Benzinaio ucciso a coltellate durante la rapina

Moira Di Mario
Camilla Mozzetti

Una rapina in pieno giorno finita nel sangue. Vittima il gestore di un distributore di benzina sul litorale a sud di Roma, accoltellato a morte da un uomo che gli ha rubato il portafogli con i soldi dell'incasso prima di dileguarsi. L'allarme è scattato poco prima delle 12 a Tor San Lorenzo, frazione del comune di Ardea. Nahid Miah aveva 36 anni ed era di origine bengalese.

A pag. 13

Il Segno di LUCA

SAGITTARIO, INCONTRI FAVORITI

Ora che Saturno ha finalmente smesso di infastidirti puoi approfittare delle belle opportunità che ti mettono a disposizione i pianeti. Oggi la congiunzione della Luna con Giove, l'astro che ti governa, ti ricorda che la vita può essere gioiosa e piena di opportunità addirittura fortunate. Gli incontri sono favoriti, sia che si tratti di amore, sia che siano dialoghi di altra natura. In ogni caso ti portano buone notizie e buonumore.
MANTRA DEL GIORNO
La gioia immotivata è più contagiosa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'oroscopo a pag. 25

* Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia + Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. "Fuori porta" = € 7,80 (sola Roma); "La Roma di Bergoglio" = € 5,00 (sola Roma)

-TRX 11:27/05/25 23:10-NOTE:

DIERRE VALORE SENZA TEMPO
STERLINE • MARENGHI LINGOTTI D'ORO
WWW.DIERREGOLD.IT
TEL. 010 581818

MERCOLEDÌ 28 MAGGIO 2025

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50 € (GE e provincia con Gazzetta dello Sport a 1,90 €; SP, IM, SV e provincia con TuttoSport a 1,90 €; AT, AL, CN e provincia con TuttoSport a 1,50 €) - Anno CXXXIX - NUMERO 125, COMMA 20/B, SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A.: Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

QUESTIONI DI GENERE

LA RIVOLUZIONE DELLA POLITICA AL FEMMINILE

SILVIA NEONATO

La vittoria di una donna a sindaca di una grande città come Genova fa ancora notizia, anche se non è la prima. Per di più Silvia Salis nelle fotografie in cui festeggia la vittoria tiene in braccio il suo bambino, con un tranquillo gesto materno cui non siamo abituati in politica.

Per di più nelle liste vincitrici, le elette sono 13 sui 24 consiglieri comunali della prossima giunta: questa è la prima volta nella nostra storia cittadina. Nell'opposizione le elette non sono la maggioranza, ma sono parecchie e soprattutto è Ilaria Cavo a vantare il maggior numero di voti dell'intera tornata elettorale: nessun altro ne ha presi tanti quanto lei, né nella coalizione di destra né in quella di sinistra.

Sono dati rivoluzionari dato che per decenni si è detto, ed era vero, che gli uomini non votavano le donne esattamente come non si fidavano delle chirurghe e delle pilote di aereo e come - tuttora - non leggono, se non in minima parte, i libri scritti da donne. Si diceva anche che neppure le donne votano le donne, data la svalutazione di cui da secoli siamo vittime ma anche protagoniste in proprio. Non c'erano dati scorporati per sesso, ma bastava vedere l'elenco degli eletti per constatare che gli uomini prendevano più voti delle donne, le quali erano del resto penalizzate anche dal non essere quasi mai né capolista né nei posti alti della lista. Ora se si desidera dare due voti, è d'obbligo scegliere un uomo e una donna. Forse il ticket misto comincia a funzionare.

A queste elezioni a Genova hanno votato il 52 per cento delle elettrici e il 51 per cento dei maschi. Alle ultime europee aveva votato il 41 per cento delle elettrici, contro il 54 degli elettori. Sono dunque aumentate perché era candidata una donna e molte erano in lista? Oggi le donne eleggono le donne? E persino i maschi? Di sicuro dopo la vittoria di Silvia Salis sono circolate su giornali e social molte foto di lei, madonna con il bambino in braccio, contornata esclusivamente da chierici maschi, tanto che sembravano un conclave. Spero che le tante elette, militanti e dirigenti che si sono date da fare in questa tornata elettorale (bastava vedere sui social o negli incontri) salgano sul podio con la campionessa perché la sua vittoria è stata merito anche della staffetta femminile con cui ha corso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA GUERRA IN UCRAINA

Putin minaccia la Germania Trump: «Giochi col fuoco»

GIUSEPPE AGLIASTRO E USKI AUDINO / PAGINA 15

AIUTI ALLA POPOLAZIONE CIVILE NEL CAOS

Gaza, calca e razzie per il cibo L'esercito israeliano spara

NELLO DEL GATTO / PAGINA 14

COME CAMBIANO GLI EQUILIBRI DOPO LE AMMINISTRATIVE. IL PD FA IL PIENO DI SEGGI. LA SINDACA ELETTA: «PER LA GIUNTA SERVIRÀ TEMPO, VOGLIO I NOMI MIGLIORI»

Il nuovo modello Genova

Donne e giovani, la squadra di Salis. Record di voti a Ilaria Cavo: «Il centrodestra riparte da qui»
Il paradosso di Piciocchi: ha perso anche se ha ottenuto 3872 voti in più di Bucci alle Regionali

Silvia Salis sindaca di Genova, Ilaria Cavo la più votata nella tornata elettorale. Un nuovo modello Genova, con l'ex atleta (lascerà la vicepresidenza Coni) prima cittadina grazie alla vittoria del centrosinistra che si attrezza a costruire una squadra di giovani e donne; e con il record di preferenze per l'ex assessora regionale e oggi parlamentare del centrodestra. In tutto questo, paradossalmente, Piciocchi, sconfitto, ha preso più voti di Bucci alle Regionali.

GLI ARTICOLI / PAGINE 2-9

L'EX MINISTRA DEM

Pinotti: «Questo voto è il divorzio della città dalle scelte passate»

Mario De Fazio / PAGINA 7

L'ex ministra Pinotti parla del successo del Pd a Genova. E dice che «questo voto rappresenta una bocciatura di Genova all'amministrazione uscente di Bucci».

IL COORDINATORE LIGURE FDI

Rosso agli alleati: «Niente scaricabarile noi siamo cresciuti»

Emanuele Rossi / PAGINA 9

Matteo Rosso, coordinatore ligure di FdI, fa notare che il suo partito ha guadagnato 5 mila voti e avverte gli alleati: «Se inizia lo scaricabarile ci saranno ripercussioni».

GENOVA. CONDANNATO A 22 ANNI AHMED MUSTAK. PER I GIUDICI GETTÒ LA MOGLIE DALLA FINESTRA PERCHÉ USAVA I SOCIAL

«Sharmin uccisa, voleva libertà»

Ahmed Mustak, 44 anni, bengalese, in aula dopo la lettura della sentenza

MATTEO INDICE / PAGINA 17

IL FESTIVAL

L'ex monastero tra i vicoli che ospita i poeti

Emanuela Schenone / PAGINA 41

Nell'ambito di un progetto internazionale, Genova ospita poeti da tutto il mondo e lancia il suo trentunesimo festival internazionale, in scena dal 5 al 16 giugno a Palazzo Ducale. E in un ex monastero tra i vicoli nasce la Residenza "Parole spalancate". Si parte con Martin Solotruk e Saskia Stehouwer.

NUOVE TECNOLOGIE

Altro che anziani Oggi gli over 65 sono tutti digital

Giuliano Gnecco / PAGINA 18

Il primo rapporto Auditel-Ipsos, appena varato, smonta una serie di stereotipi su terza età e tecnologia. Altro che anziani: gli over 65 oggi hanno competenze sul digitale e sono a proprio agio con Internet e i dispositivi connessi alla rete. Anzi, sono tra i maggiori fruitori di streaming e on demand.

STABILIMENTO BALNEARE
SQUASH
DA OLTRE 100 ANNI SULLA SPIAGGIA DI GENOVA
CORSO ITALIA, 7/A - GENOVA
TEL 010 3623718
SQUASHGE@SQUASHGE.IT
WWW.SQUASHGE.IT

BUONGIORNO

Due popoli e due bandiere

MATTIA FELTRI

Mi piacciono le persone con idee da cui nulla hanno da guadagnare, se non la speranza della coscienza a posto. Una di queste è Anna Foa. La sua condanna alla carneficina di Israele a Gaza e al governo di Benjamin Netanyahu è delle più severe: l'accusa arriva a lambire o a non escludere quella di genocidio, e ormai crede sia indispensabile l'interruzione dei rapporti commerciali. La comunità ebraica romana mi ha praticamente messa al bando, ha detto. E siccome continua a dichiarare quello di Hamas non un atto di resistenza ma una mattanza, la sua posizione è perfetta per non piacere né di qui né di là. L'impossibilità di sfuggire alla logica della trincea – o di qui o di là – è particolarmente irrimediabile se si parla di Israele e Palestina. Infatti un'altra donna con idee da cui nulla ha da guadagnare è Edith Bruck, scrittrice come Anna Foa, ma con addosso qualche anno in più e la deportazione a Auschwitz. Anche lei non riconosce attenuanti alle colpe di Netanyahu, mai le manca una parola di compassione per il popolo palestinese, e alla sinistra che si accinge a manifestare per Gaza propone di scendere in piazza con due bandiere: quella della Palestina e quella di Israele. La logica, inoppugnabile, è che gli israeliani non coincidono con il loro governo né i palestinesi con Hamas. Non succederà, purtroppo. Nulla mi pare tanto inverosimile quanto l'idea di vedere sventolare nella stessa piazza, con medesimo diritto all'esistenza, due bandiere così contrapposte. E davvero fa ridere la pigra cantilena dei due popoli e due Stati, rivolta a quella terra del finimondo, se qui nemmeno accettiamo due popoli e due bandiere.

STABILIMENTO BALNEARE
SQUASH
AREA BIMBI • BAR • RISTORANTE
SONO APERTE LE PRENOTAZIONI PER LA STAGIONE 2025
DAL 1924 AD OGGI CON LA STESSA PASSIONE PER IL MARE
WWW.SQUASHGE.IT

Edizione chiusa in redazione alle 22

* In vendita abbinata obbligatoria con la Guida Esame di Maturità (Il Sole 24 Ore e 2 + Guida Esame di Maturità e 1). Solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e la Guida in vendita separata. Solo in Puglia e in provincia di Matera in abbinamento obbligatorio con "L'Edicola".

€ 3* in Italia — Mercoledì 28 Maggio 2025 — Anno 161°, Numero 145 — ilsole24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Dogane
Al via la procedura centralizzata di sdoganamento per le merci

Ficola, Rota, Santacroce —a pag. 32

Domani con Il Sole
Dal digitale al green: la guida alle agevolazioni per le imprese

—a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

SVEGLIA EUROPA

VALLEVERDE

FTSE MIB 40124,90 +0,34% | SPREAD BUND 10Y 102,30 +2,90 | SOLE24ESG MORN. 1474,10 +0,46% | SOLE40 MORN. 1505,83 +0,31% **Indici & Numeri** → p. 37 a 41

Orsini: un piano straordinario per l'Italia Da Meloni aperture sul nodo energia

Assemblea Confindustria

Proposto un programma da 24 miliardi in tre anni per rilanciare l'industria

La premier: siamo al vostro fianco, pensate in grande perché io farò lo stesso

Davanti alla premier Meloni e oltre 2mila imprenditori, il presidente di Confindustria Orsini chiede un piano straordinario per l'Europa e per l'Italia. Nel nostro Paese occorrono 24 miliardi in tre anni per rilanciare investimenti e competitività. Prioritaria la riduzione del costo dell'energia. Obiettivo una crescita del 2% del Pil. Meloni apre alle imprese e bacchetta l'Europa: «Abbia il coraggio di rimuovere le tariffe interne che si è autoimposta».

Fiammeri e Picchio —a pag. 2 e 3

LA PRESIDENTE DEL PARLAMENTO EUROPEO

Metsola: la Ue è con voi Deve offrire soluzioni, non ostacoli e burocrazia

—Servizio a pag. 4

Roberta Metsola. Presidente del Parlamento europeo

IL CONFRONTO IMPRESE-SINDACATI

A giugno il tavolo su contratti e sicurezza

Giorgio Pogliotti —a pag. 3

L'ANALISI

SLEGARE LA MANIFATTURA

di Paolo Bricco —a pagina 4

Orcel: Ops su Bpm potrebbe decadere No scalata a Generali

Il risiko bancario

Se il Governo non cambierà i paletti imposti a UniCredit con il golden power, l'Ops su BancoBpm decadrà. «Il percorso Tar-Consiglio di Stato non arriverà in tempo per darci certezza della chiusura dell'operazione, che quindi potrebbe decadere» ha detto ceo di Unicredit, Orcel.

Luca Davi —a pag. 23

DEBITO PUBBLICO

Il BTp Italia raccoglie 3,14 miliardi nel primo giorno dell'offerta che chiude venerdì

Gianni Trovati —a pag. 25

Bollicine. L'Italia è il primo esportatore di vino al mondo per quantità: il Veneto, con il 35%, grazie al Prosecco, è la prima regione

DICHIARAZIONI 2024

Partite Iva, ancora 1,5 milioni a rischio di evasione

Mobili e Parente —a pag. 6

VON DER LEYEN: RIPUGNANTI I RAID SUI CIVILI A GAZA

Onu e Vaticano contro Israele: non rispetta principi di umanità

—Servizio a pag. 7

Gli aiuti. Palestinesi con il cibo portato dalle fondazioni umanitarie a Rafah, Gaza

FOLLA ALL'ASSALTO DEI CAMION CON I VIVERI

Caos e spari alla distribuzione degli aiuti

—Servizio a pag. 7

VALORE
SENZA COMPROMESSI.

Ogni patrimonio è unico. Ogni consulenza deve esserlo.
Banca Investis crea strategie su misura che uniscono Private Banking, Asset Management e Investment Banking.

BANCA INVESTIS
Go Wealth

Milano | Torino | Genova | Padova | Treviso | Firenze | Roma | Napoli

www.bancainvestis.com

PANORAMA

UCRAINA

Trump: Putin gioca col fuoco Medvedev: la cosa più brutta è la III guerra mondiale

«Ciò che Vladimir Putin non capisce è che se non fosse stato per me, alla Russia sarebbero già successe un sacco di cose brutte, davvero brutte. Sta giocando col fuoco!». È l'avvertimento via social di Trump. Replica Medvedev: «L'unica cosa davvero brutta che conosco è la terza guerra mondiale». —a pagina 11

I 100 ANNI DEL GIURISTA

IL DIRITTO E LE VETTE RAGGIUNTE DA RUPERTO

di Natalino Irti —a pagina 14

LA RELAZIONE 2024

Mafia, alert Dia: opache operazioni per 49 miliardi

Il rapporto 2024 della Direzione Investigativa antimafia (Dia) segnala flussi finanziari opachi da 49 miliardi. Faro su 1,3 milioni di manovre. Sequestri e confische da 253 milioni. —a pagina 10

L'INTERVISTA

Rebellius (Siemens): Italia cruciale con Pmi e AI

«L'Intelligenza artificiale? Le tecnologie di oggi ci permettono già di affrontare il domani». Così Matthias Rebellius, Global Ceo Siemens Smart Infrastructure, che spiega l'importanza dell'Italia per il gruppo. —a pagina 16

DA DOMANI IN EDICOLA

La copertina. Che fine fa un Paese se la salute non è per tutti

Il libro
Quando la sanità non è per tutti

—a 12,90 euro oltre il quotidiano

Lavoro 24

La tendenza
Nuove tecnologie e valutazioni superate

Cristina Casadei —a pag. 20

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte
ilsole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

IL TOTO-ALLENATORE DELLA CAPITALE

La Roma offre un contratto a Gasperini
Lazio al lavoro per il ritorno di Sarri

Pes, Pieretti e Salomone alle pagine 26 e 27

IL 26 GIUGNO SI VOTA IL DOPO MALAGÒ

Buonfiglio candidato alla presidenza
«Voglio un Coni più partecipativo»

Carmellini a pagina 29

INTAXI, L'APP PIÙ UTILIZZATA D'ITALIA PER RICHIEDERE UN TAXI
www.intaxi.it

IL TEMPO
QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Santa Elicónide, martire | Mercoledì 28 maggio 2025 | DIRETTO DA TOMMASO CERNO | Anno LXXXI - Numero 145 - € 1,20* | ISSN 0391-6990 www.iltempo.it

INTAXI, L'APP PIÙ UTILIZZATA D'ITALIA PER RICHIEDERE UN TAXI
www.intaxi.it

CERNOBYL

C'eravamo tanto Amato

DI TOMMASO CERNO

Nelle more della Prima Repubblica, nell'anniversario di Bettino Craxi, del socialismo tricolore e di quel sano patriottismo che portò la bandiera italiana sui palazzi, l'inno nazionale obbligatorio e la fascia di sindaco come simbolo di una «repubblica diffusa», proprio a sottolineare l'importanza strategica delle autonomie locali, mi mancava solo di sentire un ex presidente del Consiglio dei ministri socialista denigrare la bandiera e il suo ex leader in terra altoatesina. Anziché invitare il sindaco Zeller a riconoscere il Paese che finanzia lautamente il suo status di specialità a spese di tutti gli italiani di qualunque minoranza o maggioranza siano, e a indossare orgogliosa i colori della patria proprio perché affermano non solo la legittimità ma l'importanza delle differenze, si è lanciato in una intemerata dando del maschilista al sindaco uscente che consegnava il simbolo della repubblica. Mi sarei aspettato piuttosto che da ex premier contestasse chi per ragioni di parte politica non indossa quella fascia di fronte ai cittadini ma ne abusa quando si tratta di manifestare per il proprio partito contro le istituzioni, come è avvenuto davanti a Palazzo Chigi non molto tempo fa.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CONTE MAX

Ma Genova non è caput mundi

a pagina 6

«Il tricolore è maschilista»

Bufera sull'ex premier Amato

In Alto Adige difende la sindaca Zeller che rifiuta la fascia «da un maschio impositore»
Poi critica Craxi e ai giornalisti consiglia di «abbassare la temperatura» sulle notizie

Di Santo a pagina 2

DI ANDREA RUGGIERI

Il Dottor Sottile e quel viaggio a Woke Town

a pagina 2

DI ALDO ROSATI

Marciare per Gaza Così Rep si fa partito I dubbi di Renzi e Calenda

alle pagine 2 e 3

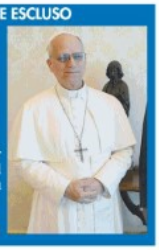
Il Tempo di Oshø

Macron, dopo lo schiaffo l'insulto Il labiale di Brigitte: «Perdente»

Russo a pagina 8

IL CARDINALE ESCLUSO

Faccia a faccia Papa-Becciu E torna in campo la riabilitazione



Leone XIV vuole mettere pace nella Curia per il trattamento di Becciu estromesso dal conclave.

Spuntoni a pagina 11

LE TENDENZE ALL'ANAGRAFE

Il Giappone proibisce i nomi «strani» E Leone è in cima alla hit italiana

DI FRANCESCA ALBERGOTTI a pagina 8

SCONTRI IN PIAZZA

Sì al Dl Sicurezza E il capo dei rivoltosi è l'assessore romano che occupa le case

Luca Blasi, amministratore del Municipio LIII di Roma, era lì durante gli scontri di lunedì scorso in piazza e adesso accusa la polizia: «Mi hanno picchiato». Fratoianni e il Pd lo difendono.

Sirignano a pagina 5

VERSO IL VOTO IN CAMPANIA

Cirielli e Fico in pole Ma nei sondaggi spunta il braccio destro di De Luca

Giordano a pagina 3

LA PREMIER A CONFINDUSTRIA

Meloni: «L'Europa tolga i dazi interni Costo dell'energia? Tema urgente»

Barbieri e De Leo alle pagine 6 e 7

LE NUOVE INDAGINI SUL DELITTO

Garlasco, le gemelle Cappa e quegli oggetti sospetti mai sequestrati

Cavallaro alle pagine 12 e 13

FENOMENO CAPITALE

Quei taxi «spenna turisti» Dall'inizio dell'anno sospesa una licenza al giorno

I vigili hanno inviato al Comune 200 rapporti disciplinari su Taxi «spenna turisti» e Ncc. Sospesa da inizio anno una licenza al giorno e bloccate 158 autorizzazioni. Gli ultimi casi intorno alla zona del Colosseo.

Zanchi a pagina 18

Oroscopo
Le stelle di Branko

a pagina 30

ALTA MODA A ROMA

Dior sfila con la bella confusione

Perrini a pagina 22

vini d'Abruzzo
SAVINI
Fattoria Giuseppe Savini

Mercoledì 28 Maggio 2025
Nuova serie - Anno 34 - Numero 124 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

Il prossimo cardinale di Milano potrebbe essere Parolin, Pizzaballa oppure l'agostiniano Cormio

Antonino D'Anna a pag. 10

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ADVEST
TAX
LEGAL
CORPORATE

Concordato, strada spianata

Stop alla decadenza anche in caso di avviso bonario, tetti alle proposte del fisco parametrati al voto in pagella fiscale, riapertura del ravvedimento speciale 2023

Concordato con meno ostacoli: stop alla decadenza in caso di arrivo di un avviso bonario se si provvederà a pagare entro i 60 giorni. Tetti alle proposte del fisco parametrati al voto delle pagelle fiscali Isa e pressing per riaprire il ravvedimento speciale. Sono queste alcune delle correzioni che si stanno definendo al ministero dell'economia e che troveranno spazio nel decreto legislativo correttivo della riforma fiscale.

Bartelli a pag. 29

PRIVACY GARANTITA

Nel 730 precompilato congiunto, ad ogni coniuge la sua distinta dichiarazione, intoccabile ed invisibile per l'altro

Mandelesi a pag. 32

PNRR Istruzioni per l'uso

a pag. 33

AUDITEL-IPSOS

Tv, over 65 spettatori (e consumatori) preziosi

Plazzotta a pag. 17

Elezioni, il cdx vince nei piccoli centri, il csx nelle grandi città. Niente di nuovo

«Il centrosinistra vince nelle grandi città, a patto di andare sempre compatto. Il centrodestra va forte nelle periferie e nei piccoli centri. Il voto delle ultime amministrative non dice nulla di nuovo rispetto a questo dato, che caratterizza la politica non solo italiana ma europea». Così analizza la tornata elettorale Paolo Natale, politologo dell'Università Statale di Milano. «La vittoria di Silvia Salis? Non dimentichiamoci» spiega a *ItaliaOggi* «che alle regionali liguri il candidato del centrosinistra Andrea Orlando, sconfitto poi da Bucci, era arrivato primo proprio a Genova».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

In politica la coerenza non sempre è una virtù, ma l'inversione a U compiuta dal Movimento 5 Stelle negli ultimi anni ha qualcosa di inaudito. Su punti qualificanti, infatti, il partito di ***Conte*** *è esattamente l'opposto di quello che fu il M5s di* ***Grillo****. Era un movimento, ora è un partito come tutti gli altri; era contro le alleanze con gli altri partiti, orgoglioso della propria superiorità morale, si è alleato con tutti ed è sceso ad ogni compromesso pur di avere qualche poltrona; era contro i professionisti della politica, si è trasformato in un gruppo di potere inamovibile, che ora sta programmando anche l'abolizione del sacro vincolo dei due mandati; non voleva essere né di destra né di sinistra, ora si è scavato una comoda nicchia all'estrema sinistra. I sogni svaniscono, ma una volta provata la droga del potere ne se ne può più fare a meno.*

ZANELLATO
ARTE E MESTIERI

la Repubblica

DOTTA*

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO

R cultura
Io, figlio dell'Africa e il mio grido di libertà
di J.M. COETZEE
alle pagine 34 e 35

R spettacoli
Barbera: le serie hanno la nobiltà del cinema
di NATALIA ASPESI
a pagina 36

Mercoledì
28 maggio 2025
Anno 50 – N° 125
Oggi con
Orologi
In Italia € 1,90

La disperazione di Gaza

A Rafah migliaia in cerca di cibo assaltano il centro degli aiuti. Spari per disperdere la folla
Tra Onu e Israele scambio di accuse. Pd, 5Stelle e Avs: manifestazione il 7 giugno a Roma

dal nostro inviato **FABIO TONACCI** TEL AVIV

Cosa poteva succedere se non questo? Undici settimane di blocco degli aiuti umanitari, due milioni di palestinesi che hanno fame, i forni chiusi, le pance vuote. Come poteva andare diversamente il giorno uno del nuovo sistema, se prima a Gaza c'erano quattrocento punti dove prendere il pane e ora soltanto due? Per giunta controllati dall'esercito israeliano e gestiti da una controversa fondazione americana dove i dirigenti si dimettono ancor prima di entrare in carica. Due centri di distribuzione per due milioni di persone. È stato il caos. E non poteva essere altrimenti.
alle pagine 2, 3, 4, 6 e 7 con i servizi *di* BAROUD, CERAMI, COLARUSSO, GIUSBERTI, LOMBARDI e VECCHIO

Meloni alla Ue: via i dazi interni Orsini: patto su investimenti

La premier Meloni, all'Assemblea di Confindustria, chiede all'Ue di «rimuovere i dazi interni». Orsini: patto per l'aumento del Pil.
di BETTAZZI, DE CICCO e SANTELLI
alle pagine 10, 11, 12 e 13

Correzione di rotta

di WALTER GALBIATI

Fare. E presto. Ha voluto giocare in casa, a Bologna nella sua Emilia-Romagna, per dire all'Europa e all'Italia ciò che serve alle imprese italiane per evitare di inanellare altri 26 mesi consecutivi di ribassi della produzione industriale. Assistendo a una vera e propria deindustrializzazione.
Il pensiero del presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, è giunto diretto a Giorgia Meloni e Roberta Metsola, ricomponendo quella distanza che all'inizio del suo mandato lo ha visto sospeso tra grande industria e governo.
Alla premier e alla presidente del Parlamento europeo ha chiesto di attuare due piani industriali straordinari, per l'Europa e per l'Italia, che poggino entrambi su due pilastri: la necessità di incrementare gli investimenti e la semplificazione delle regole.
continua a pagina 17

Trump a Putin "Stai giocando con il fuoco"

Il presidente americano Trump avverte Putin sull'Ucraina: «Stai giocando con il fuoco».
di CASTELLETTI e MASTROLILLI
alle pagine 8 e 9

La Casa Bianca blocca i visti per gli studenti stranieri

di MASSIMO BASILE
a pagina 19

Se Berlino sfida Mosca

di MAURIZIO MOLINARI

Le scintille tra Berlino e Mosca sull'Ucraina descrivono un'accelerazione della sfida di Putin all'Europa in coincidenza con l'impasse negoziale con l'America di Trump. Dall'insediamento il cancelliere tedesco Merz non ha esitato a far conoscere il proprio sostegno all'Ucraina aggredita: il viaggio a Kiev, il riarmo nazionale, l'appoggio al piano Ue per la difesa comune e il consenso all'uso dei missili Taurus nascono dalla consapevolezza che dal conflitto dipende la sicurezza europea.
a pagina 17

Il Papa, il Napoli e il calcio: dicono che sono romanista

di MARCO AZZI
alle pagine 38 e 39

Offerta per i turisti notte da gladiatore dentro il Colosseo

di MARINA DE GHANTUZ CUBBE e VALENTINA LUPIA

La prima regola della battaglia dei gladiatori al Colosseo è che non si parla della battaglia dei gladiatori al Colosseo. E infatti tutto tace. Ufficialmente nessuno conferma né smentisce che l'evento del 7 e 8 maggio all'interno dell'Anfiteatro Flavio si sia svolto. Il Parco archeologico del Colosseo ha la bocca cucita e dal ministero della Cultura arriva un «no comment».
a pagina 25

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia € 3,50 - Croazia € 3,00 - Svizzera Italiano CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma
Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 8 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@manzoni.it
La nostra carta previene da materiali riciclati e da foreste gestite in maniera sostenibile
con in Montagna € 11,80
NZ

LA BIOGRAFIA

L'America di Sergio Leone non un mito ma un'avversaria

PIERO NEGRI SCAGLIONE – PAGINA 24

IL FESTIVAL DELL'ECONOMIA DI TORINO

Giordano: la politica annaspa non ci resta che andare in piazza

GIULIO D'ANTONA – PAGINA 18

L'INTERVISTA

Repetto: musica dance e teatro così ho trovato la mia normalità

FEDERICO TADDIA – PAGINA 25

Frattini
RUBINETTI DAL 1958
frattini.it

LA STAMPA

MERCOLEDÌ 28 MAGGIO 2025

Frattini
RUBINETTI DAL 1958
frattini.it

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1867

1,70 € II ANNO 159 II N.145 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

BUFERA SUL SOTTOSEGRETARIO CHE AVEVA DETTO: DOPO LE NOSTRE RIFORME LE TOGHE ROSSE SARANNO DEVASTATE

"Giustizia, Delmastro se ne vada"

Parodi (Anm): grave accostarci ai mafiosi. Il Pd: frasi indegne. Conte: aiuta i clan. Renzi: pericoloso

CARRATELLI, FAMÀ, MALFETANO

«Andrea Delmastro deve dimettersi». La richiesta da parte delle opposizioni ormai è un classico della politica italiana. Il sottosegretario alla Giustizia, fedelissimo della premier Giorgia Meloni, è finito di nuovo nel fuoco delle polemiche per le sue parole a un convegno organizzato da FdI a Torino, come raccontato ieri da *La Stampa*. Durissima la reazione dell'Anm mentre la maggioranza fa quadrato.

– CON IL TACCUINO DI SORGI – PAGINE 2 E 3

IL COMMENTO

Esternazioni studiate per indebolire il Csm

EDMONDO BRUTI LIBERATI

L'informazione, cartacea e televisiva, ci ripropone nel caso Garlasco scenari del "circo mediatico giudiziario". Dovere di informazione, ma anche un minimo di cautela rispetto al sensazionalismo. – PAGINA 23

L'ASSEMBLEA DI CONFINDUSTRIA

Meloni: basta dazi Ue Energia, imprese ko

BARONI, MONTICELLI

Un piano industriale per rilanciare l'economia, un patto sociale che affronti le questioni sicurezza sul lavoro e salari, un intervento contro burocrazia Ue e caro energia: sono le richieste di Confindustria. – PAGINE 14 E 15

Se il freno alla crescita arriva dal sovranismo

STEFANO LEPRI

Viviamo in un mondo in cui l'Europa teme la deindustrializzazione, in cui gli Usa si lamentano di averne già sofferto, e in cui la Cina al contrario si è costruita un eccesso di capacità produttiva industriale. – PAGINA 23

GLI STATI UNITI

L'ultima follia di Trump stop ai visti per studio La filosofa italiana "Io, in fuga dal disastro"

MORO, SEMPRINI

Chi di social ferisce, di social perisce. Donald Trump mutua il noto proverbio nel genoma miliare su cui selezionare gli studenti non americani con le carte in regola per iscriversi negli atenei. – PAGINE 10 E 11

I DIRITTI

Noi, Budapest, il Pride i valori non negoziabili

FLAVIA PERINA

Per la seconda volta in pochi giorni l'Italia ha rifiutato di firmare una rilevante dichiarazione dei partner europei in materia di diritti, libertà, valori condivisi dell'Unione e stavolta non si capisce davvero il perché. Nel primo caso, qualche giorno fa, il governo si era dissociato dalla richiesta di rivedere gli accordi commerciali Ue-Israele: un tema oggettivamente spinoso, che ha visto l'astensione anche di un altro grande Paese fondatore, la Germania. Ma ieri, nel "caso Ungheria", di spine non se ne vedevano. – PAGINA 23

NESSUNA DECISIONE TRA L'ALLENATORE E DE LAURENTIIS AL PRIMO INCONTRO, L'ATTESA DELLA JUVE

I tormenti di Conte

GIOVANNI DE LUNA

AFP

IL VOTO DI GENOVA

La lezione Salis meglio giovani e uniti

Francesca Schianchi

La destra sconfitta sotto Giorgia niente

Alessandro De Angelis

IL CALCIO

Vanoli lascia il Filadelfia Il Toro tra Gattuso e Baroni

FRANCESCO MANASSERO – PAGINA 29

IL PERSONAGGIO

Battocletti: "Leggo il Corano ma l'Adige è casa mia"

GIULIA ZONCA – PAGINA 19

IL MEDIORIENTE

Gaza, spari sulla folla ammassata per il cibo

NELLO DEL GATTO

Ottomila scatole di cibo, ognuna sfama 5,5 persone per 3,5 giorni, per un totale di 462.000 pasti. Sono questi i numeri del primo giorno di distribuzione degli aiuti a Gaza attraverso il nuovo meccanismo messo in atto con l'operazione Carri di Gedeone. La distribuzione è cominciata, con un giorno di ritardo, ad opera della Gaza Humanitarian Foundation, in due siti a sud della Striscia. Non senza problemi tra denunce di razzie e accuse all'esercito israeliano che avrebbe fatto fuoco sulla folla. MAGRÌ, BRAVETTI. – PAGINE 6 E 7

IL RACCONTO

Dal Sudan al Ciad stupri arma di guerra

FRANCESCA MANNOCCHI

«Mi sentivo come se avessi perso la testa». Amina descrive le settimane trascorse in mano ai suoi stupratori. – PAGINE 8 E 9

BUONGIORNO

Due popoli e due bandiere

MATTIA FELTRI

Mi piacciono le persone con idee da cui nulla hanno da guadagnare, se non la speranza della coscienza a posto. Una di queste è Anna Foa. La sua condanna alla carneficina di Israele a Gaza e al governo di Benjamin Netanyahu è delle più severe: l'accusa arriva a lambire o a non escludere quella di genocidio, e ormai crede sia indispensabile l'interruzione dei rapporti commerciali. La comunità ebraica romana mi ha praticamente messa al bando, ha detto. E siccome continua a dichiarare quello di Hamas non un atto di resistenza ma una mattanza, la sua posizione è perfetta per non piacere né di qui né di là. L'impossibilità di sfuggire alla logica della trincea – o di qui o di là – è particolarmente irrimediabile se si parla di Israele e Palestina. Infatti un'altra donna con idee da cui nulla ha da guadagnare è Edith Bruck, scrittrice come Anna Foa, ma con addosso qualche anno in più e la deportazione a Auschwitz. Anche lei non riconosce attenuanti alle colpe di Netanyahu, mai le manca una parola di compassione per il popolo palestinese, e alla sinistra che si accinge a manifestare per Gaza propone di scendere in piazza con due bandiere: quella della Palestina e quella di Israele. La logica, inoppugnabile, è che gli israeliani non coincidono con il loro governo né i palestinesi con Hamas. Non succederà, purtroppo. Nulla mi pare tanto inverosimile quanto l'idea di vedere sventolare nella stessa piazza, con medesimo diritto all'esistenza, due bandiere così contrapposte. E davvero fa ridere la pigra cantilena dei due popoli e due Stati, rivolta a quella terra del finimondo, se qui nemmeno accettiamo due popoli e due bandiere.

DENTAL FEEL
PROFESSIONISTI DEL BENESSERE DENTALE
RICHIEDI ORA LA TUA VISITA.
WWW.DENTALFEEL.IT
D.S. Dott. Armando Ferraro

SVEGLIA EUROPA
VALLEVERDE

Gli Stati Uniti minacciano limiti a Pirelli a causa di Sinochem

Mapelli a pagina 11

Charterhouse cede i gelati Casa Optima al fondo Terlos per 900 milioni

servizio a pagina 12

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

L'intimo La Perla è salvo, il nome dell'acquirente il 10 giugno

Il piano per il rilancio prevede il rientro di 210 lavoratori e 40 assunzioni

Guolo in *MF Fashion*

Anno XXXVII n. 103
Mercoledì 28 Maggio 2025
€2,00 Class editori

VALLEVERDE

Con MFF Magazine for Fashion n. 123 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) – Con MFL Magazine for Living n. 66 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00)
Spedizione in A.P. art. 1 c. 1 L. 46/04, DCB Milano - Un € 1,40 - Ch fr. 4,00 Francia € 3,00

FTSE MIB +0,34% 40.125 | DOW JONES +1,55% 42.247** | NASDAQ +2,34% 19.176** | DAX +0,83% 24.226 | SPREAD 99 (-0) | €/$ 1,1356

** Dati aggiornati alle ore 19,30

DUE FONDI PRONTI A UN OFFERTA PER LA CONTROLLATA A MOSCA

Unicredit Russia, si tratta

L'interesse viene da investitori emiratini. Contatti con Palazzo Chigi. La mossa potrebbe sbloccare la trattativa golden power sull'ops Bpm. Che è in bilico

IL BTP ITALIA PARTE CON 3 MILIARDI. E SPUNTA UN ORDINE SINGOLO DA 24 MILIONI

Capponi, Carrello, Deugeni e Gualtieri alle pagine 3 e 4

DA CASSE E ASSICURAZIONI

Attraverso i fondi di Macquarie 300 mln in Open Fiber da investitori italiani

Mapelli a pagina 11

CONFINDUSTRIA

Orsini chiede a governo e Ue piano di rilancio straordinario

Deugeni a pagina 7

ANCHE STELLANTIS FATICA

Tesla dimezza le vendite in Ue ma vola in borsa per le promesse di Musk

Boeris a pagina 8

Shipping Italy

Primo Piano

Pubblicate le attese linee guida per il bunkeraggio ship to ship di Gnl

Shipping Italy

Pubblicate le attese linee guida per il bunkeraggio ship to ship di Gnl

05/27/2025 15:07 Nicola Capuzzo

Politica&Associazioni Plauso di Assogasliquidi: "Ottimo lavoro, che contribuirà a rilanciare il ruolo dell'Italia come hub strategico del Mediterraneo" di REDAZIONE SHIPPING ITALY A circa un anno dagli annunci ha visto la luce il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship nazionale. Ne ha dato notizia una nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inviata, oltre che alle istituzioni coinvolte (in primis Comando generale delle Capitanerie di porto e Vigili del fuoco), alle associazioni di categoria Assoarmatori, Assocostieri, Assogasliquidi, Assoporti, Confitarma, Federagenti, Uniport: "Un incremento dell'uso di Gnl-Bio Gnl in ambito navale – si legge – è uno scenario che ha assunto, di recente, prospettive più concrete di quanto non fosse in passato, in quanto il gas naturale è una delle soluzioni più immediata per diversificare l'utilizzo del combustibile tradizionale al fine di ridurre le emissioni di CO2, di NOx, azzerare le emissioni di PM e SOx". Secondo Assogasliquidi si tratta di "un provvedimento unico in Europa, in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani", frutto "dell'ottimo lavoro congiunto svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco". "Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl – e ancor più il bioGnl – in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo" ha evidenziato ancora l'Associazione nazionale imprese gas liquefatti. "L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento – cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo – offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti Gnl/bioGnl,

A circa un anno dagli annunci ha visto la luce il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship nazionale. Ne ha dato notizia una nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inviata, oltre che alle istituzioni coinvolte (in primis Comando generale delle Capitanerie di porto e Vigili del fuoco), alle associazioni di categoria Assoarmatori, Assocostieri, Assogasliquidi, Assoporti, Confitarma, Federagenti, Uniport: "Un incremento dell'uso di Gnl-Bio Gnl in ambito navale - si legge - è uno scenario che ha assunto, di recente, prospettive più concrete di quanto non fosse in passato, in quanto il gas naturale è una delle soluzioni più immediata per diversificare l'utilizzo del combustibile tradizionale al fine di ridurre le emissioni di CO2, di NOx, azzerare le emissioni di PM e SOx". Secondo Assogasliquidi si tratta di "un provvedimento unico in Europa, in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani", frutto "dell'ottimo lavoro congiunto svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco". "Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e ancor più il bioGnl - in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo" ha evidenziato ancora l'Associazione nazionale imprese gas liquefatti. "L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento - cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo - offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti Gnl/bioGnl, rilanciando il ruolo dell'Italia come hub strategico del Mediterraneo nel settore marittimo".

The Medi Telegraph

Primo Piano

Gnl, c'è il regolamento: le navi possono rifornirsi anche nei porti italiani

The Medi Telegraph

Gnl, c'è il regolamento: le navi possono rifornirsi anche nei porti italiani

05/27/2025 21:02 Alberto Quarati

Il ministero dei Trasporti ha pubblicato, dopo un lavoro condiviso tra istituzioni e associazioni di categoria interessate, il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto o biogas dalla bettolina alla nave Genova - Il ministero dei Trasporti ha pubblicato, dopo un lavoro condiviso tra istituzioni e associazioni di categoria interessate, il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto o biogas dalla bettolina alla nave, consentendo quindi un tipo di operazione che fino a questo momento nel Mar Mediterraneo è effettuata con regolarità solo in Francia e Spagna. Il provvedimento è uscito stamattina, 27 maggio, e porta la firma di Patrizia Scarchilli, alla guida della direzione generale Mare, trasporto marittimo e per vie d'acqua del Mit. In questo modo le navi e i traghetti alimentati a Gnl (o bioGnl, ricavato dai rifiuti organici, quindi a emissioni nette zero) potranno rifornirsi anche nei porti della Penisola, senza che in ogni singolo porto ci debba essere un deposito di gas. Unico in Europa, il provvedimento istituisce regole comuni per tutti gli scali del Paese. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e si spera sempre più del bioGnl - in Italia. Che non è solo un carburante decisivo per la politica energetica del Paese, ma anche, dal punto di vista degli armatori, una soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo. Il provvedimento era stato sollecitato ancora poco tempo fa dalla compagnia di traghetti Gnv, prossima a ricevere in consegna i primi traghetti a gas della flotta. «Il regolamento - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - sarà decisivo per uniformare le procedure e rendere più rapide e sicure le operazioni, scongiurando significative differenze tra i vari scali, uno dei fattori che fino ad oggi avevano contribuito a impedire un utilizzo

Il ministero dei Trasporti ha pubblicato, dopo un lavoro condiviso tra istituzioni e associazioni di categoria interessate, il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto o biogas dalla bettolina alla nave Genova - Il ministero dei Trasporti ha pubblicato, dopo un lavoro condiviso tra istituzioni e associazioni di categoria interessate, il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di rifornimento di gas naturale liquefatto o biogas dalla bettolina alla nave, consentendo quindi un tipo di operazione che fino a questo momento nel Mar Mediterraneo è effettuata con regolarità solo in Francia e Spagna. Il provvedimento è uscito stamattina, 27 maggio, e porta la firma di Patrizia Scarchilli, alla guida della direzione generale Mare, trasporto marittimo e per vie d'acqua del Mit. In questo modo le navi e i traghetti alimentati a Gnl (o bioGnl, ricavato dai rifiuti organici, quindi a emissioni nette zero) potranno rifornirsi anche nei porti della Penisola, senza che in ogni singolo porto ci debba essere un deposito di gas. Unico in Europa, il provvedimento istituisce regole comuni per tutti gli scali del Paese. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e si spera sempre più del bioGnl - in Italia. Che non è solo un carburante decisivo per la politica energetica del Paese, ma anche, dal punto di vista degli armatori, una soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo. Il provvedimento era stato sollecitato ancora poco tempo fa dalla compagnia di traghetti Gnv, prossima a ricevere in consegna i primi traghetti a gas della flotta. «Il regolamento - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori - sarà decisivo per uniformare le procedure e rendere più rapide e sicure le operazioni, scongiurando significative differenze tra i vari scali, uno dei fattori che fino ad oggi avevano contribuito a impedire un utilizzo estensivo di questo carburante. Riteniamo si tratti di un documento strategico per l'armamento italiano, in quanto l'utilizzo di fuel alternativi è un elemento centrale del processo di decarbonizzazione del trasporto marittimo. Si tratta - aggiunge Messina - di un valido modello da seguire per assicurare l'uso anche dell'altro combustibile alternativo che oggi assieme al Gnl rappresenta una possibile alternativa: il metanolo, che dal punto di vista degli aspetti di sicurezza presenta molte similitudini proprio con il gas naturale liquefatto». «Lo schema - commentano da Assogasliquidi - è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che abbiamo avviato più di 10 anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, abbiamo avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio». Secondo i dati di Assocostieri, in Italia ci sarebbe già un'offerta di Gnl per il trasporto di circa 500 mila tonnellate annue: nel

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

2024, 150 mila tonnellate sono state destinate all'autotrazione, 3.000 al trasporto marittimo. Alla fine di quest'anno, secondo il rapporto di Assocostieri, le navi a Gnl nel mondo saranno e solo in base agli ordini attuali saranno 1.271 nel 2030. Secondo l'ultimo rapporto Sea-Lng, nel 2024 il delle navi ordinate dagli armatori è a doppia alimentazione gas-carburante tradizionale. In Italia i depositi operativi per il rifornimento sono due: Ravenna e Oristano Higas, altri tre sono autorizzati (Oristano Edison, Marghera, Brindisi). A Vado Ligure le autorizzazioni sono in corso, mentre a Crotone è sotto Valutazione d'impatto ambientale. Oltre agli enti e le associazioni già citate, al documento hanno lavorato il Comando generale delle Capitanerie di porto , il Corpo nazionale dei Vigili del fuoco Assoporti Confitarma Federagenti e Uniport.

The Medi Telegraph

Primo Piano

"Climate Change: lo spaccato marittimo": una giornata di studi e dibattiti ad Ancona

The Medi Telegraph

"Climate Change: lo spaccato marittimo": una giornata di studi e dibattiti ad Ancona

05/27/2025 23:48

Mercoledì 28 maggio: il convegno è promosso dalla Capitaneria di Porto Si terrà mercoledì 28 maggio, a partire dalle ore 14.45 presso la Domus Stella Maris di Colle Ameno ad Ancona, l'atteso convegno dal titolo " Climate Change: lo spaccato marittimo, quali contributi dall'industria dello Shipping e dai Porti nel progredire verso la transizione green ", promosso e coordinato dalla Capitaneria di Porto di Ancona con la co-organizzazione della Regione Marche, della Camera di Commercio delle Marche e del Comune di Ancona. L'iniziativa vedrà la partecipazione di esponenti di primo piano del mondo accademico, dell'industria marittima, della ricerca e delle istituzioni. Moderato dalla giornalista Morena Pivetti, il convegno si propone di offrire una lettura approfondita della sfida climatica e delle risposte che il settore marittimo-portuale sta mettendo in campo per contribuire alla transizione ecologica. Ad aprire i lavori saranno i saluti istituzionali dell'Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale, Direttore Marittimo delle Marche e Comandante del porto di Ancona. Il pomeriggio proseguirà con una serie di interventi tecnici e accademici che esploreranno l'intersezione tra innovazione, sostenibilità e portualità. Interverranno rappresentanti di ENI, RINA, Fincantieri, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, e autorevoli docenti dell'Università Politecnica delle Marche. Particolare rilievo sarà dato al progetto di cattura e stoccaggio della CO_2 in Adriatico, illustrato da ENI in collaborazione con CNR-IRBIM di Ancona, così come alla panoramica sulle tecnologie e normative per carburanti alternativi nei trasporti navali presentata da RINA e Fincantieri. L'Università Politecnica delle Marche sarà protagonista con un ampio contributo multidisciplinare, che intende mostrare come la scienza – declinata attraverso le competenze ingegneristiche, ambientali, gestionali ed economiche – possa supportare concretamente il percorso verso un'economia marittima sostenibile. Il

Mercoledì 28 maggio: il convegno è promosso dalla Capitaneria di Porto Si terrà mercoledì 28 maggio, a partire dalle ore 14.45 presso la Domus Stella Maris di Colle Ameno ad Ancona, l'atteso convegno dal titolo " Climate Change: lo spaccato marittimo, quali contributi dall'industria dello Shipping e dai Porti nel progredire verso la transizione green ", promosso e coordinato dalla Capitaneria di Porto di Ancona con la co-organizzazione della Regione Marche, della Camera di Commercio delle Marche e del Comune di Ancona. L'iniziativa vedrà la partecipazione di esponenti di primo piano del mondo accademico, dell'industria marittima, della ricerca e delle istituzioni. Moderato dalla giornalista Morena Pivetti, il convegno si propone di offrire una lettura approfondita della sfida climatica e delle risposte che il settore marittimo-portuale sta mettendo in campo per contribuire alla transizione ecologica. Ad aprire i lavori saranno i saluti istituzionali dell'Ammiraglio Ispettore Vincenzo Vitale, Direttore Marittimo delle Marche e Comandante del porto di Ancona. Il pomeriggio proseguirà con una serie di interventi tecnici e accademici che esploreranno l'intersezione tra innovazione, sostenibilità e portualità. Interverranno rappresentanti di ENI, RINA, Fincantieri, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, e autorevoli docenti dell'Università Politecnica delle Marche. Particolare rilievo sarà dato al progetto di cattura e stoccaggio della CO in Adriatico, illustrato da ENI in collaborazione con CNR-IRBIM di Ancona, così come alla panoramica sulle tecnologie e normative per carburanti alternativi nei trasporti navali presentata da RINA e Fincantieri. L'Università Politecnica delle Marche sarà protagonista con un ampio contributo multidisciplinare, che intende mostrare come la scienza - declinata attraverso le competenze ingegneristiche, ambientali, gestionali ed economiche - possa supportare concretamente il percorso verso un'economia marittima sostenibile. Il ruolo della ricerca scientifica verrà rafforzato anche dal contributo del CNR, impegnato nello studio della compatibilità ambientale del progetto ENI e nella partecipazione a una nuova iniziativa europea nel settore della pesca. Alle 17:15 prenderà il via un talk ad alto livello istituzionale e associativo. A introdurre la discussione sarà il Magnifico Rettore della Politecnica, Gian Luca Gregori. Seguirà il confronto tra le principali voci del cluster marittimo: tra queste, i vertici di Assarmatori, Confitarma, Alis, Assocostieri, Federazione del Mare, Assoporti, MSC, CMA-CGM, RINA, Fincantieri e l'Autorità Portuale di Ancona. Concluderà i lavori il Sindaco del capoluogo marchigiano, Daniele Silvetti. L'evento si inserisce in una cornice di iniziative che hanno preso avvio con il lancio simbolico tenutosi lo scorso 18 aprile a bordo della nave oceanografica Laura Bassi dell'OGS, attraccata nel porto dorico. A margine del convegno, sarà possibile visitare nel porto di Ancona la nave oceanografica Gaia Blu del CNR, ulteriore testimonianza della sinergia tra ricerca

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

scientifica e sviluppo sostenibile. L'obiettivo dell'incontro è chiaro: raccontare come porti e shipping stiano affrontando il cambiamento climatico non più come un vincolo, ma come una sfida tecnologica e culturale da guidare. Il porto, inserito nel cuore urbano della città, diventa così luogo simbolico di una transizione che riguarda il territorio, le comunità e l'intero sistema economico. Al centro, l'individuo: non più spettatore passivo, ma protagonista consapevole del cambiamento.

Ship Mag

Trieste

Fondo complementare del Pnrr, lavori in ritardo: il Mit rinvia i termini per la diga di Genova e le altre opere al giugno 2029

Ship Mag

Fondo complementare del Pnrr, lavori in ritardo: il Mit rinvia i termini per la diga di Genova e le altre opere al giugno 2029

05/27/2025 17:49 Carlo Gauthier

Impossibile rispettare la scadenza del 2026. La diga di Genova, la riconversione dell'ex Ferriera di Trieste il rafforzamento delle dighe di Napoli, Catania e Taranto, i lavori nell'hub portuale di Ravenna, il progetto di elettrificazione delle banchine, il molo ro-ro scalo di Cagliari: opere per 3 miliardi di euro Trieste – Dalla diga di Genova alla riconversione dell'ex Ferriera di Trieste, passando per il rafforzamento delle dighe di Napoli, Catania e Taranto, i lavori nell'hub portuale di Ravenna, il progetto nazionale di elettrificazione delle banchine, la realizzazione del molo ro-ro nello scalo di Cagliari. E l'elenco potrebbe continuare a lungo. Valgono 3 miliardi di euro le circa cento opere portuali finanziate dal Fondo complementare del Pnrr. Molti cantieri sono tuttavia ben lontani dal poter essere ultimati entro la data prevista del 2026 e alcuni non sono neppure partiti. Dopo non pochi tentennamenti, il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha allora rotto gli indugi, aprendo alla possibilità di rinviare al giugno 2029 i collaudi delle infrastrutture. Secondo quanto risulta a Shipmag , il Mit ha inviato a tutte le Autorità portuali la richiesta di indicare i progetti che non potranno rispettare le scadenze e proporre nuove tempistiche per arrivare alla consegna dell'opera. A gettare il sasso nello stagno per prima è stata l'Adsp del Mare Adriatico Orientale, costretta a prendere atto che i ritardi accumulati da progettazione e autorizzazioni ambientali avrebbero reso impossibile ultimare nei tempi l'ambizioso progetto da 200 milioni per la riconversione dell'area industriale dismessa di Servola a Trieste, dove verranno creati un terminal di terra, una nuova stazione merci e uno svincolo autostradale che costituiranno il polmone necessario a far funzionare il Molo VIII che il terminalista tedesco Hhla ha in animo di realizzare a Trieste. L'allungarsi dei tempi ha convinto l'Autorità portuale a cancellare un mese fa la gara d'appalto che stava per essere aggiudicata da Invitalia. Nulla di fatto, per evitare che i ritardi portassero alla mancata conferma dei fondi da parte del Mit, bloccando la partenza dei lavori e costringendo l'Adsp a versare penali da decine di milioni ai costruttori. La situazione triestina non è ovviamente un unicum e il caso più eclatante da questo punto di vista è quello della diga di Genova: opera da 1,3 miliardi di euro, che il Fondo complementare finanzia con 500 milioni. Da qui la decisione del Mit, da cui arriva la conferma di "un'attenta ricognizione sullo stato di avanzamento delle misure previste dal Pnc (Piano nazionale per gli investimenti complementari), al fine di valutare, in un'ottica di massima efficacia e razionalizzazione delle risorse, eventuali rimodulazioni che possano meglio rispondere alle esigenze del territorio". Spetterà ora alle Autorità portuali, e ai nuovi presidenti che stanno per insediarsi, fare il punto sullo stato di avanzamento dei diversi progetti, indicando le opere in ritardo e le nuove tempistiche entro cui potranno essere

realizzate per davvero. Il Pnc non ha d'altronde vincoli temporali tassativi, trattandosi di fondi statali e non comunitari come quelli del Pnrr . Il governo aveva tuttavia preferito allineare le scadenze del Fondo complementare a quelle del Pnrr. Dal ministero non erano finora mai arrivate formali disponibilità a posticipare le scadenze ma, davanti all'evidenza, il Mit ha ora deciso di rivedere i cronoprogrammi delle opere più ambiziose anche per evitare che, davanti alle necessità dell'imminente assestamento di bilancio, il ministero dell'Economia possa avanzare richieste di definanziamento dei progetti che, a un anno di distanza dalla scadenza, non hanno neppure visto l'assegnazione dell'appalto o i cui lavori restano in altissimo mare. Nella foto: la posa dei cassoni per la nuova diga di Genova.

Agenparl

Venezia

Trasporti e Infrastrutture: Salerno al centro del dibattito sul futuro della mobilità

Agenparl

Trasporti e Infrastrutture: Salerno al centro del dibattito sul futuro della mobilità

05/27/2025 07:31

(AGENPARL) – Tue 27 May 2025 *Comunicato Stampa Carmela Zuottolo* *Trasporti e Infrastrutture: Salerno al centro del dibattito sul futuro della mobilità* Si è svolta lo scorso 23 maggio, a Palazzo Sant'Agostino, prestigiosa sede della Provincia di Salerno, la tavola rotonda promossa dall'associazione "Politica in Comune" sul tema "Trasporti e infrastrutture – Motori di innovazione per lo sviluppo dei territori". Un confronto vivo e partecipato che ha visto dialogare istituzioni, esperti e cittadini su uno dei nodi strategici più rilevanti per la crescita sostenibile del Paese. Ad aprire i lavori è stata Carmela Zuottolo, avvocata e imprenditrice, presidente dell'associazione organizzatrice, che ha sottolineato l'urgenza di un cambio di passo nel modo di affrontare il tema della mobilità: "Abbiamo voluto accendere una riflessione pubblica su un tema troppo spesso relegato alla sola dimensione tecnica. I trasporti sono la spina dorsale dello sviluppo economico, ma anche sociale, dei nostri territori. È tempo che abbiano una voce chiara e ascoltata. Oggi lo hanno fatto, e noi continueremo a farla sentire". L'incontro, moderato dal giornalista Gaetano Amatruda, ha registrato contributi autorevoli, a partire dai saluti istituzionali di Francesco Morra, presidente facente funzioni dell'Anci Campania e in rappresentanza della Provincia di Salerno. A seguire, gli interventi di Andrea Annunziata, commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e Sebastiano Ferrara, direttore della Direzione Digitale e Innovazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che hanno evidenziato il ruolo trasformativo dei porti e della digitalizzazione nella ridefinizione delle reti infrastrutturali. Presente anche Maurizio Longo, segretario di Unitrasporto, indicato dalla stessa Zuottolo come "una vera eccellenza del settore", e voce forte del trasporto merci su gomma, un comparto che, come ha ribadito l'organizzatrice, "ha finalmente avuto lo spazio e l'ascolto che merita". Le conclusioni sono state affidate a due esponenti del Parlamento e del Governo: Piero De Luca, capogruppo Pd nella Commissione Bicamerale per le Questioni Regionali, e Tullio Ferrante, sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Ringrazio tutti i relatori per la qualità dei loro interventi – ha detto ancora la Zuottolo – e in particolare il sottosegretario Ferrante, la cui vicinanza e competenza sono state un valore aggiunto per la riuscita dell'evento. Il Governo ha promesso attenzione e azioni concrete per il territorio salernitano. E noi ci crediamo. Da qui parte una voce nuova, concreta e autentica per lo sviluppo del trasporto in Italia ed in particolare con un focus per i nostri territori". L'evento ha rappresentato non solo un momento di confronto, ma anche un punto di partenza per future iniziative orientate a promuovere politiche infrastrutturali inclusive, innovative e realmente al

(AGENPARL) - Tue 27 May 2025 *Comunicato Stampa Carmela Zuottolo* *Trasporti e Infrastrutture: Salerno al centro del dibattito sul futuro della mobilità* Si è svolta lo scorso 23 maggio, a Palazzo Sant'Agostino, prestigiosa sede della Provincia di Salerno, la tavola rotonda promossa dall'associazione "Politica in Comune" sul tema "Trasporti e infrastrutture - Motori di innovazione per lo sviluppo dei territori". Un confronto vivo e partecipato che ha visto dialogare istituzioni, esperti e cittadini su uno dei nodi strategici più rilevanti per la crescita sostenibile del Paese. Ad aprire i lavori è stata Carmela Zuottolo, avvocata e imprenditrice, presidente dell'associazione organizzatrice, che ha sottolineato l'urgenza di un cambio di passo nel modo di affrontare il tema della mobilità: "Abbiamo voluto accendere una riflessione pubblica su un tema troppo spesso relegato alla sola dimensione tecnica. I trasporti sono la spina dorsale dello sviluppo economico, ma anche sociale, dei nostri territori. È tempo che abbiano una voce chiara e ascoltata. Oggi lo hanno fatto, e noi continueremo a farla sentire". L'incontro, moderato dal giornalista Gaetano Amatruda, ha registrato contributi autorevoli, a partire dai saluti istituzionali di Francesco Morra, presidente facente funzioni dell'Anci Campania e in rappresentanza della Provincia di Salerno. A seguire, gli interventi di Andrea Annunziata, commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e Sebastiano Ferrara, direttore della Direzione Digitale e Innovazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che hanno evidenziato il ruolo trasformativo dei porti e della digitalizzazione nella ridefinizione delle reti infrastrutturali. Presente anche Maurizio Longo, segretario di Unitrasporto, indicato dalla stessa Zuottolo come "una vera eccellenza del settore", e voce forte del trasporto merci su gomma, un comparto che, come ha ribadito l'organizzatrice, "ha finalmente avuto lo spazio e l'ascolto che merita". Le conclusioni sono state affidate a due esponenti del Parlamento e del Governo: Piero De Luca, capogruppo Pd nella Commissione Bicamerale per le Questioni Regionali, e Tullio Ferrante, sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Ringrazio tutti i relatori per la qualità dei loro interventi - ha detto ancora la Zuottolo - e in particolare il sottosegretario Ferrante, la cui vicinanza e competenza sono state un valore aggiunto per la riuscita dell'evento. Il Governo ha promesso attenzione e azioni concrete per il territorio salernitano. E noi ci crediamo. Da qui parte una voce nuova, concreta e autentica per lo sviluppo del trasporto in Italia ed in particolare con un focus per i nostri territori". L'evento ha rappresentato non solo un momento di confronto, ma anche un punto di partenza per future iniziative orientate a promuovere politiche infrastrutturali inclusive, innovative e realmente al

servizio dei territori. IN ALLEGATO: UNA FOTO DI CARMELA ZUOTTOLO; UN MOMENTO DEL CONVEGNO TENUTOSI VENERDI' SCORSO ALLA PROVINCIA DI SALERNO Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

La Gazzetta Marittima

Venezia

Interporti: tempi certi per finire i lavori sulle ferrovie

La Gazzetta Marittima

Interporti: tempi certi per finire i lavori sulle ferrovie

05/27/2025 09:56

«Dopo una fase ok, da due anni traffici in netto calo per gli intoppi» VENEZIA. Chiamarlo ultimatum sarà magari eccessivo, i diretti interessati preferiscono definirlo "allarme" ma in effetti suona alle orecchie come un aut aut: bisogna che i lavori di ammodernamento sulla rete ferroviaria rispettino i cronoprogrammi e siano completati «in tempi certi e definiti», o il sistema Paese ce la fa o c'è il rischio che il trasporto intermodale «perda definitivamente quote di traffico, e non riesca a soddisfare la domanda potenziale». Non potrebbe essere più perentorio il messaggio che, girando al largo da ogni polemica inutile, è arrivato da Venezia nel corso dell'annuale incontro dell'Unione Interporti Riuniti organizzato da Interporto Rivers mettendo attorno al tavolo le società interportuali della penisola. Destinatario, inutile dirlo, il ministero delle infrastrutture: sotto tiro ormai fa tempo per i disservizi sulle linee ferroviarie. Colpa del fatto che una lunga fase di incuria costringe ora a concentrare una infinità di cantieri sulle linee. A questa linea difensiva il fronte degli interporti replica: fate lavorare i cantieri, però fatelo senza sprecare tempo, anzi con scadenze certe per dar modo alle aziende di cercare rimedio. Nel "conclave" veneziano degli interporti si sono fatte parlare le cifre: il calo del 3,2% registrato nel 2024 – questo il filo rosso del ragionamento – fa il bis rispetto alla netta riduzione patita nel 2023: meno 16,5% nel numero dei treni operati negli interporti italiani nel 2023. Nell'incontro di Venezia è emerso che questi dati indicano come «i lavori sulla rete ferroviaria nazionale al momento stanno avendo un impatto significativo sul traffico». Non solo: è «ancora più rilevante» il fatto che si vada in controtendenza rispetto agli anni precedenti all'apertura dei cantieri, in quel periodo «si era registrato un progressivo incremento annuo del trasporto ferroviario intermodale gestito dal network interportuale italiano». A tal proposito, le società interportuali tengono a segnalare un altro aspetto per rimarcare «il ruolo determinante degli interporti»: lo testimonia – si afferma – il fatto che «nel

«Dopo una fase ok, da due anni traffici in netto calo per gli intoppi» VENEZIA. Chiamarlo ultimatum sarà magari eccessivo, i diretti interessati preferiscono definirlo "allarme" ma in effetti suona alle orecchie come un aut aut: bisogna che i lavori di ammodernamento sulla rete ferroviaria rispettino i cronoprogrammi e siano completati «in tempi certi e definiti», o il sistema Paese ce la fa o c'è il rischio che il trasporto intermodale «perda definitivamente quote di traffico, e non riesca a soddisfare la domanda potenziale». Non potrebbe essere più perentorio il messaggio che, girando al largo da ogni polemica inutile, è arrivato da Venezia nel corso dell'annuale incontro dell'Unione Interporti Riuniti organizzato da Interporto Rivers mettendo attorno al tavolo le società interportuali della penisola. Destinatario, inutile dirlo, il ministero delle infrastrutture: sotto tiro ormai fa tempo per i disservizi sulle linee ferroviarie. Colpa del fatto che una lunga fase di incuria costringe ora a concentrare una infinità di cantieri sulle linee. A questa linea difensiva il fronte degli interporti replica: fate lavorare i cantieri, però fatelo senza sprecare tempo, anzi con scadenze certe per dar modo alle aziende di cercare rimedio. Nel "conclave" veneziano degli interporti si sono fatte parlare le cifre: il calo del 3,2% registrato nel 2024 - questo il filo rosso del ragionamento - fa il bis rispetto alla netta riduzione patita nel 2023: meno 16,5% nel numero dei treni operati negli interporti italiani nel 2023. Nell'incontro di Venezia è emerso che questi dati indicano come «i lavori sulla rete ferroviaria nazionale al momento stanno avendo un impatto significativo sul traffico». Non solo: è «ancora più rilevante» il fatto che si vada in controtendenza rispetto agli anni precedenti all'apertura dei cantieri, in quel periodo «si era registrato un progressivo incremento annuo del trasporto ferroviario intermodale gestito dal network interportuale italiano». A tal proposito, le società interportuali tengono a segnalare un altro aspetto per rimarcare «il ruolo determinante degli interporti»: lo testimonia - si afferma - il fatto che «nel 2024 circa 40mila treni intermodali hanno avuto origine o destinazione interportuale». Ne consegue che c'è da gestire limitando i danni «in questa fase transitoria in attesa del completamento previsto per il 2026». A giudizio degli interventi in sede di iniziativa Uir, si guardano con ottimismo le prospettive al di là dei guai immediati: le previsioni «sono incoraggianti» anche in virtù degli «importanti investimenti previsti dal Pnrr in corso di realizzazione» da parte di Rfi (gruppo Fs). Hanno lo scopo di rimuovere vincoli e "colli di bottiglia" infrastrutturali sulla rete ferroviaria, che attualmente limitano la possibilità di organizzare dei treni intermodali. Al termine del confronto è saltata l'idea di incentivare il settore: per i terminal ferroviari si potrebbe prevedere qualcosa definibile come "terminal bonus", che «comprendano gli aspetti delle manovre ferroviarie, non solo portuali, e

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

La Gazzetta Marittima

Venezia

della terminalizzazione». Al ministero viene spedito un giudizio positivo per quanto riguarda l'idea di «una mappatura dei terminal merci intermodali esistenti», per com'è prevista dalla direttiva del ministro delle infrastrutture e dei trasporti («da realizzarsi nell'ambito dell'obiettivo strategico di garantire una distribuzione adeguata di terminali merci multimodali aventi una capacità di trasbordo adeguata a soddisfare le necessità della Rete transeuropea dei trasporti»). Ben venga che a tale scopo sia stato istituito un gruppo di lavoro presso la Direzione Generale per i porti, la logistica e l'intermodalità. Tale mappatura - si ribadisce - dovrà concludersi «entro settembre 2025» ed è una attività «prevista dal Regolamento Eu 2024/1679 riferito alle attività che singoli Stati membri dovranno porre in essere (entro il 19 luglio 2027) per l'individuazione di nuovi terminal intermodali». La Uil lo dice chiaro e tondo: è auspicabile che «ciò non porti ad una proliferazione incontrollata di nuove strutture, ma che il lavoro prodotto sia, invece, propedeutico ad una ottimizzazione della rete». Claudio Ricci (Interporto Campano): « I lavori di ammodernamento in corso sulla rete ferroviaria hanno avuto un impatto sicuramente, in generale, sul traffico. Quanto agli investimenti di Rfi grazie al Pnrr, si aprono grandi prospettive ed è ipotizzabile per il futuro un notevole sviluppo, al tempo stesso però hanno prodotto notevoli criticità dovute alle interruzioni delle linee ferroviarie a causa dei cantieri aperti. Il rischio è che i benefici siano neutralizzati dalle attuali criticità e da eventuale allungamento dei tempi tanto da ottenere l'effetto contrario. Dobbiamo evitare che il malato "muoia" in ambulanza prima che giunga all'ospedale». Massimo Arnese (Interporto di Novara): « La digitalizzazione è l'elemento che attiva il progresso per i terminali intermodali della rete nazionale, sta in un cotesto in cui l'ottimizzazione dell'infrastruttura ferroviaria ha tempi fisiologici decisamente più dilatati. La rete degli interporti italiani punta sulla tecnologia per accorciare i tempi e adeguarsi agli standard europei, lavorando sui concetti di interoperabilità e condivisione dei dati. L'e-Fti, il protocollo per la trasmissione dei documenti elettronici normato dal reg. 1056/2020, è stato integrato nel progetto "Elodie" creato dagli interporti per dematerializzare le informazioni del trasporto intermodale e renderle immediatamente fruibili alla rete. I nodi, entro giugno 2026, potranno condividere dati in tempo reale attraverso uno o più servizi digitali generati dai rispettivi "Tos", e "flussare" informazioni verso il network comunitario attraverso l'e-Fti gateway nazionale e quello italiano». Gianpaolo Serpagli (Interporto di Parma): « La centralità delle associazioni che sintetizzano i bisogni comuni è un punto essenziale per il confronto costruttivo con gli enti (Comuni, Province, Regioni, Stato). Credo che sempre di più dovremo rafforzare l'utilizzo dei corpi intermedi per razionalizzare il confronto e avere interlocutori autorevoli e credibili che si confrontino con i decisori e i legislatori. La Uir in questi anni è riuscita a far sì che interessi comuni potessero trovare un importante confronto sia con i governi sia con i parlamenti che si sono susseguiti nel tempo. Il ministero ha sempre trovato in Uir proposte concrete ed accettate da tutti per formulare bandi e impegnare risorse in tempi brevi per infrastrutture o macchinari di utilità per gli interporti italiani. Questo è un lavoro da proseguire e siamo sicuri che sempre di più saremo un

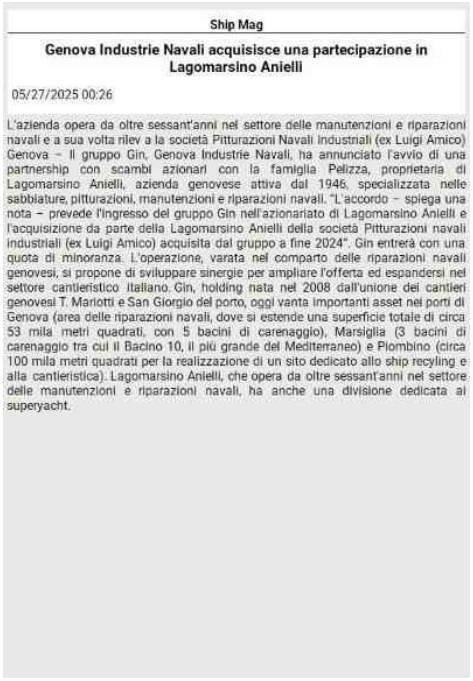
Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

interlocutore riconosciuto. La stessa cosa abbiamo tentato di farla per arrivare a concretizzare su una legge degli interporti che svecchiasse la 240/90. Siamo sicuri che in un confronto costruttivo questo lavoro troverà giusta soddisfazione».

Ship Mag

Genova, Voltri

Genova Industrie Navali acquisisce una partecipazione in Lagomarsino Anielli


Ship Mag

Genova Industrie Navali acquisisce una partecipazione in Lagomarsino Anielli

05/27/2025 00:26

L'azienda opera da oltre sessant'anni nel settore delle manutenzioni e riparazioni navali e a sua volta rilev a la società Pitturazioni Navali Industriali (ex Luigi Amico) Genova - Il gruppo Gin, Genova Industrie Navali, ha annunciato l'avvio di una partnership con scambi azionari con la famiglia Pelizza, proprietaria di Lagomarsino Anielli, azienda genovese attiva dal 1946, specializzata nelle sabbiature, pitturazioni, manutenzioni e riparazioni navali. "L'accordo - spiega una nota - prevede l'ingresso del gruppo Gin nell'azionariato di Lagomarsino Anielli e l'acquisizione da parte della Lagomarsino Anielli della società Pitturazioni navali industriali (ex Luigi Amico) acquisita dal gruppo a fine 2024". Gin entrerà con una quota di minoranza. L'operazione, varata nel comparto delle riparazioni navali genovesi, si propone di sviluppare sinergie per ampliare l'offerta ed espandersi nel settore cantieristico italiano. Gin, holding nata nel 2008 dall'unione dei cantieri genovesi T. Mariotti e San Giorgio del porto, oggi vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio), Marsiglia (3 bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino (circa 100 mila metri quadrati per la realizzazione di un sito dedicato allo ship recyling e alla cantieristica). Lagomarsino Anielli, che opera da oltre sessant'anni nel settore delle manutenzioni e riparazioni navali, ha anche una divisione dedicata ai superyacht.

L'azienda opera da oltre sessant'anni nel settore delle manutenzioni e riparazioni navali e a sua volta rilev a la società Pitturazioni Navali Industriali (ex Luigi Amico) Genova - Il gruppo Gin, Genova Industrie Navali, ha annunciato l'avvio di una partnership con scambi azionari con la famiglia Pelizza, proprietaria di Lagomarsino Anielli, azienda genovese attiva dal 1946, specializzata nelle sabbiature, pitturazioni, manutenzioni e riparazioni navali. "L'accordo - spiega una nota - prevede l'ingresso del gruppo Gin nell'azionariato di Lagomarsino Anielli e l'acquisizione da parte della Lagomarsino Anielli della società Pitturazioni navali industriali (ex Luigi Amico) acquisita dal gruppo a fine 2024". Gin entrerà con una quota di minoranza. L'operazione, varata nel comparto delle riparazioni navali genovesi, si propone di sviluppare sinergie per ampliare l'offerta ed espandersi nel settore cantieristico italiano. Gin, holding nata nel 2008 dall'unione dei cantieri genovesi T. Mariotti e San Giorgio del porto, oggi vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio), Marsiglia (3 bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino (circa 100 mila metri quadrati per la realizzazione di un sito dedicato allo ship recyling e alla cantieristica). Lagomarsino Anielli, che opera da oltre sessant'anni nel settore delle manutenzioni e riparazioni navali, ha anche una divisione dedicata ai superyacht.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Maxi sequestro a Genova: 140 kg di eroina nascosta in mattoni dall'Iran

Shipping Italy

Maxi sequestro a Genova: 140 kg di eroina nascosta in mattoni dall'Iran

05/27/2025 10:40 Nicola Capuzzo

Porti Condotta con successo un'attenta attività di intelligence dal Reparto Antifrode delle Dogane e Settore Investigativo della Polizia di Frontiera di REDAZIONE SHIPPING ITALY Un'operazione di vasta portata ha permesso alla Polizia di Frontiera e all'Agenzia delle Dogane di Genova di confiscare circa 140 chilogrammi di eroina ad alta purezza. La droga era nascosta all'interno di un carico di 60.000 mattoni di cemento, giunto via mare dall'Iran e destinato al Nord Europa, con la Polonia come meta finale dopo lo sbarco nel porto di Genova (bacino di Sampierdarena) . L'operazione, denominata "Mattoni d'oro", è scaturita da un'attenta attività di intelligence: il Reparto Antifrode delle Dogane e il Settore Investigativo della Polizia di Frontiera hanno identificato come sospetta una spedizione di dieci container, nonostante i primi controlli con scanner non avessero rilevato anomalie nel carico di mattoni provenienti dall'Iran e apparentemente diretti a Varsavia. Poliziotti e doganieri, con il supporto di agenti di Frontex, hanno deciso di esaminare manualmente ogni singolo mattone ed hanno individuato un impercettibile segno sul lato corto di alcuni laterizi, abilmente nascosti all'interno dei bancali. Rompendo questi mattoni, è stato possibile rinvenire gli involucri di eroina, che erano stati immersi nell'impasto di cemento durante la fase di produzione. Per tre giorni e tre notti consecutive, gli operatori hanno lavorato incessantemente, rompendo a mano tutti i mattoni e recuperando oltre 500 involucri di eroina, ciascuno del peso di circa 275 grammi. Un metodo di occultamento che rivela il livello di sofisticazione dell'organizzazione criminale internazionale, con ramificazioni tra Medio Oriente e Nord Europa. "Quest'operazione e il sequestro di un così rilevante quantitativo di eroina confermano, ancora una volta, quanto il porto di

Un'operazione di vasta portata ha permesso alla Polizia di Frontiera e all'Agenzia delle Dogane di Genova di confiscare circa 140 chilogrammi di eroina ad alta purezza. La droga era nascosta all'interno di un carico di 60.000 mattoni di cemento, giunto via mare dall'Iran e destinato al Nord Europa, con la Polonia come meta finale dopo lo sbarco nel porto di Genova (bacino di Sampierdarena) . L'operazione, denominata "Mattoni d'oro", è scaturita da un'attenta attività di intelligence: il Reparto Antifrode delle Dogane e il Settore Investigativo della Polizia di Frontiera hanno identificato come sospetta una spedizione di dieci container, nonostante i primi controlli con scanner non avessero rilevato anomalie nel carico di mattoni provenienti dall'Iran e apparentemente diretti a Varsavia. Poliziotti e doganieri, con il supporto di agenti di Frontex, hanno deciso di esaminare manualmente ogni singolo mattone ed hanno individuato un impercettibile segno sul lato corto di alcuni laterizi, abilmente nascosti all'interno dei bancali. Rompendo questi mattoni, è stato possibile rinvenire gli involucri di eroina, che erano stati immersi nell'impasto di cemento durante la fase di produzione. Per tre giorni e tre notti consecutive, gli operatori hanno lavorato incessantemente, rompendo a mano tutti i mattoni e recuperando oltre 500 involucri di eroina, ciascuno del peso di circa 275 grammi. Un metodo di occultamento che rivela il livello di sofisticazione dell'organizzazione criminale internazionale, con ramificazioni tra Medio Oriente e Nord Europa. "Quest'operazione e il sequestro di un così rilevante quantitativo di eroina confermano, ancora una volta, quanto il porto di Genova rivesta un ruolo di primo piano nella filiera del grande traffico internazionale di droga, ma allo stesso tempo ribadiscono con forza la netta capacità di contrasto del fenomeno da parte dello Stato attraverso le sue forze preposte alla tutela delle frontiere" conclude la nota dell'Adm.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Kuehne+Nagel: "Cantieri e manutenzioni alle linee, questa estate molti treni sospesi dal porto di Genova"

The Medi Telegraph

Kuehne+Nagel: "Cantieri e manutenzioni alle linee, questa estate molti treni sospesi dal porto di Genova"

05/27/2025 20:21

Secondo l'operatore tedesco le interruzioni interesseranno le principali tratte intermodali in Italia Genova – Estate di fuoco per le ferrovie dal porto di Genova. Lo segnala l'operatore logistico tedesco Kuehne+Nagel dopo aver raccolto informazioni dai suoi referenti sul territorio. Secondo K+N, le operazioni ferroviarie sulle principali tratte intermodali in Italia sono destinate nei prossimi mesi ad affrontare significative interruzioni a causa di lavori di manutenzione programmata e di costruzione. Queste interruzioni interesseranno i servizi da e per i principali porti, causando una riduzione della capacità, deviazioni di treni e sospensioni complete su alcune linee. Le interruzioni sul nodo di Genova "Le operazioni merci a Genova Voltri – afferma l'operatore – subiranno sospensioni del traffico notturno dal 27 maggio al 3 giugno, aggravando ritardi e colli di bottiglia. Dal 1° giugno al 20 luglio e dal 30 agosto al 28 settembre, la linea Milano-Genova sarà interrotta da un unico binario. La circolazione dei treni da/per tutti i porti di Genova sarà limitata alle sole ore diurne, con conseguente riduzione della capacità. Inoltre, una chiusura completa dal 21 luglio al 29 agosto interromperà tutto il traffico ferroviario verso i porti di Genova, aggiungendosi alla chiusura del nodo di Polcevera dal 2 al 31 agosto". K+N prevede che questa riduzione comporterà significative interruzioni dei servizi merci da e per i porti di Genova, La Spezia e Livorno , con una capacità limitata disponibile per le operazioni deviate.

Secondo l'operatore tedesco le interruzioni interesseranno le principali tratte intermodali in Italia Genova - Estate di fuoco per le ferrovie dal porto di Genova. Lo segnala l'operatore logistico tedesco Kuehne+Nagel dopo aver raccolto informazioni dai suoi referenti sul territorio. Secondo K+N, le operazioni ferroviarie sulle principali tratte intermodali in Italia sono destinate nei prossimi mesi ad affrontare significative interruzioni a causa di lavori di manutenzione programmata e di costruzione. Queste interruzioni interesseranno i servizi da e per i principali porti, causando una riduzione della capacità, deviazioni di treni e sospensioni complete su alcune linee. Le interruzioni sul nodo di Genova "Le operazioni merci a Genova Voltri - afferma l'operatore - subiranno sospensioni del traffico notturno dal 27 maggio al 3 giugno, aggravando ritardi e colli di bottiglia. Dal 1° giugno al 20 luglio e dal 30 agosto al 28 settembre, la linea Milano-Genova sarà interrotta da un unico binario. La circolazione dei treni da/per tutti i porti di Genova sarà limitata alle sole ore diurne, con conseguente riduzione della capacità. Inoltre, una chiusura completa dal 21 luglio al 29 agosto interromperà tutto il traffico ferroviario verso i porti di Genova, aggiungendosi alla chiusura del nodo di Polcevera dal 2 al 31 agosto". K+N prevede che questa riduzione comporterà significative interruzioni dei servizi merci da e per i porti di Genova, La Spezia e Livorno , con una capacità limitata disponibile per le operazioni deviate.

The Medi Telegraph

La Spezia

Montaresi: "Investiremo oltre 500 milioni di euro per sviluppo e sostenibilità in porto"

The Medi Telegraph

Montaresi: "Investiremo oltre 500 milioni di euro per sviluppo e sostenibilità in porto"

05/27/2025 16:58 Daniele Izzo

"La crescita di imprese attive nel settore ha toccato il +5,3% nell'ultimo anno. Un dato superiore a quelli registrati sia a livello regionale che nazionale" La Spezia - Oltre 100 milioni sulla sostenibilità. Altri 452 per aprire un nuovo capitolo della storia del porto della Spezia, dove crescita economica, digitalizzazione e transizione energetica viaggiano nella stessa direzione. Infrastrutture ferroviarie, dragaggi, manutenzione, intermodalità, sicurezza , connessioni: l'elenco dei punti approvati nel Piano triennale delle opere è lungo. Sono stati stilati a gennaio e scadranno nel 2027. «Anche se, più che una semplice somma algebrica di investimenti pubblici e privati, il valore aggiunto sul nostro territorio è rappresentato da una vera e propria cultura della blue economy» ha commentato Federica Montaresi . Che, in qualità di commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, ha aperto i lavori della prima tappa del roadshow del Secolo XIX dedicato all'economia del mare . I saluti istituzionali del sindaco Pierluigi Peracchini, dell'assessore Giacomo Raul Giampedrone e del capitano di fregata della Guardia costiera Giulio Colotto, hanno presto lasciato spazio agli aspetti meramente tecnici. E ai numeri di una provincia dove «la Blue Economy non è più solo un concetto, una realtà consolidata» ha detto Montaresi. La prima citazione è andata a uno studio della Camera di Commercio: «La crescita di imprese attive nel settore ha toccato il +5,3% nell'ultimo anno. Un dato superiore a quelli registrati sia a livello regionale che nazionale». Mentre l'altra statistica che il commissario straordinario ha definito «interessante» riguarda gli addetti: «Rappresentano il 26% del totale del territorio Spezzino». Senza dimenticare, da ultimo, che «lo scalo della Spezia è secondo nel Paese per movimentazione di traffico diretto, gioca un ruolo fondamentale nell'export italiano e, grazie al traffico passeggeri, contribuisce a far sì che la Liguria si collochi tra i più importanti hub portuali italiani». Dal palco della Sala Dante, Montaresi ha usato un parallelismo . Ha paragonato l'Adsp a un contenitore, «ricco» e in grado di «raccogliere al suo interno la maggior parte di quelle eccellenze che collocano La Spezia ai vertici: portualità, logistica, crocieristica, cantieristica, acquacoltura e turismo». Tutte attività che vivono sul mare. Perché «blue economy - ha aggiunto - significa coniugare sviluppo, innovazione e sostenibilità». Anche grazie agli investimenti: «Solo per fare alcuni esempi, l'Adsp sta portando avanti diversi progetti di sviluppo: 8,5 milioni di euro per il cold ironing al molo Garibaldi; 13 milioni per quello nel secondo e terzo bacino portuale e 15 per il nuovo molo crociere. E ancora: 41 milioni per la gara di realizzazione dei lavori alla rete Alta Tensione, che scadeva ieri; 1 milione e 400 mila euro per le colonnine di ricarica dei mezzi elettrici; 650 mila euro per l'efficientamento energetico della sede e 2 milioni per quello in entrambi gli scali

di competenza dell'Autorità Portuale; 1 milione e 860 mila euro per la sostituzione dei gruppi elettrogeni; 2 milioni e mezzo per la realizzazione di un impianto di produzione, accumulo e distribuzione di idrogeno verde; 2 milioni e 100 mila euro per il fotovoltaico». Più di 100 milioni di euro, tirando le somme e comprendendo anche il porto di Marina di Carrara. Iniziative alle quali «si devono aggiungere i progetti portati avanti dagli operatori, dai concessionari e dalle imprese che operano nello scalo, nel retro-porto di Santo Stefano di Magra e in tutta l'area demaniale del Golfo». E che configurano sempre più «il mare come centro dell'economia spezzina», come sottolineato dal sindaco Peracchini. Questo anche perché «La Spezia ha saputo crescere con il porto e cullare l'attitudine turistica» ha chiosato l'assessore Giampedrone, evidenziando però la necessità di un cambio di rotta sulle infrastrutture: «Non sono più adeguate ai flussi: adesso devono fare rima con sviluppo, non più solamente con manutenzione». - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RavennaNotizie.it

Ravenna

Il Tar di Bologna respinge il ricorso di Sapir contro Logiport del gruppo Grimaldi a Ravenna

RavennaNotizie.it

Il Tar di Bologna respinge il ricorso di Sapir contro Logiport del gruppo Grimaldi a Ravenna

05/27/2025 09:57

Il primo round, al Tar di Bologna, è andato a favore della Logiport del gruppo Grimaldi. Il tribunale emiliano, dopo l'istanza cautelare, ha respinto anche il merito del ricorso che la ravennate Sapir aveva proposto contro l'assentimento da parte dell'Autorità di Sistema Portuale di Ravenna alla società campana delle banchine prospicienti le aree di proprietà di T&C, società controllata allora dall'ente che pochi mesi prima aveva affittato alla stessa Logiport i propri piazzali, funzionali ai traffici ro-ro del gruppo Grimaldi. La notizia è riportata in un articolo pubblicato dal quotidiano on line Shipping Italy. "Nel caso in esame – come si legge nella sentenza – la ricorrente contesta la specificità dei criteri previsti dalla lex specialis, ma dalla mera lettura dell'Avviso richiamato anche da Sapir nei propri scritti difensivi, si evince l'infondatezza di tale tesi, avendo la stazione appaltante specificato nel dettaglio i criteri di valutazione, dividendoli in discrezionali e tabellari, e comunque ripreso quelli contenuti nel 'Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime' approvato dall'AdSP con la Delibera presidenziale n. 229 del 03.08.2021, utilizzati anche nella precedente procedura che aveva portato al rilascio alla Sapir della banchina demaniale, con conseguente insussistenza di profili di disparità di trattamento". Sapir aveva inoltre addotto diversi presunti errori nell'attribuzione dei punteggi di gara, ma anche in questo caso il Tar ne ha respinto le tesi: "La differenza di punteggio tra le due offerte risulta molto ampia (18 punti), sicché per l'accoglimento del ricorso, sotto il profilo della c.d. prova di resistenza, come rilevato anche in sede cautelare, la ricorrente dovrebbe dimostrare la fondatezza dell'erroneità di una pluralità di punteggi relativi ai vari subcriteri, per un totale di almeno 18 punti. Tale prova non può tuttavia ritenersi raggiunta, risultando sicuramente prive di fondamento le contestazioni inerenti i primi tre sottocriteri analizzati da Sapir". Al netto del possibile appello in Consiglio di Stato, il contenzioso appena risolto è solo il primo avviato da Sapir contro atti dell'Adsp aventi riguardo alle attività ravennati di Logiport. L'ente, infatti, nei mesi scorsi ha ceduto alla società di Grimaldi l'intero capitale di T&C. Sapir ha impugnato anche tale procedura, così come, in questo caso, il Gruppo Pir, altro operatore di punta dello scalo ravennate. Tre settimane fa, però, il Tar ne ha bocciato, anche in composizione collegiale, le istanze cautelare, giacché "non sembra sussistere la probabilità di un esito favorevole della causa". Secondo i giudici infatti "la cessione delle quote è stata effettuata nel rispetto dei principi di pubblicità, trasparenza e non discriminazione (); il prezzo di cessione appare coerente con il contenuto della stima peritale effettuato; il bando non impediva la partecipazione alla gara, cui il ricorrente non ha partecipato per proprie valutazioni di convenienza economica; la scelta di procedere alla dismissione appare motivata (); il Comitato di

gestione risulta essere stato coinvolto nella decisione" e "ha approvato favorevolmente l'aggiudicazione definitiva della partecipazione societaria in favore della Grimaldi".

Il Nautilus

Livorno

Nuovo aggiornamento per il sistema informatico dell'AdSP di Livorno

Il Nautilus

Nuovo aggiornamento per il sistema informatico dell'AdSP di Livorno

05/27/2025 16:49

E' stata aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System (TPCS), la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. A eseguire l'intervento sarà il Raggruppamento Temporaneo di Impresa composto da DBA e Data Ch Technologies. Il RTI aggiudicatario si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma TPCS che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al Porto di Livorno. Il potenziamento del TPCS prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci, ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema PMIS2 delle Capitanerie di Porto e con il registro IMO delle navi. L'operazione prevede un investimento di oltre 500 mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. Il Port Community System toscano è già oggi un modello di riferimento a livello nazionale. Attraverso la stipula di specifici accordi, il sistema informatico collaborativo della Port Authority di Livorno e Piombino è stato messo a disposizione di altre tre Autorità di Sistema Portuali, quella del Mar di Sardegna, quella del Mar Tirreno Centrale (Napoli) e quella del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia).

E' stata aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System (TPCS), la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. A eseguire l'intervento sarà il Raggruppamento Temporaneo di Impresa composto da DBA e Data Ch Technologies. Il RTI aggiudicatario si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma TPCS che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al Porto di Livorno. Il potenziamento del TPCS prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci, ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema PMIS2 delle Capitanerie di Porto e con il registro IMO delle navi. L'operazione prevede un investimento di oltre 500 mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. Il Port Community System toscano è già oggi un modello di riferimento a livello nazionale. Attraverso la stipula di specifici accordi, il sistema informatico collaborativo della Port Authority di Livorno e Piombino è stato messo a disposizione di altre tre Autorità di Sistema Portuali, quella del Mar di Sardegna, quella del Mar Tirreno Centrale (Napoli) e quella del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia).

Informare

Livorno

Aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System

Informare

Aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System

05/27/2025 16:33

Investimento di oltre 500mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno È stata aggiudicata al raggruppamento temporaneo di imprese composto da DBA e Data Ch Technologies la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System (TPCS), la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Il RTI aggiudicatario si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma TPCS che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al porto labronico. Il potenziamento del TPCS prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci, ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema PMIS2 delle Capitanerie di Porto e con il registro IMO delle navi. L'operazione prevede un investimento di oltre 500mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. Il Port Community System toscano è un modello di riferimento a livello nazionale essendo stato messo a disposizione, attraverso la stipula di specifici accordi, di altre tre Autorità di Sistema Portuali: quelle del Mar di Sardegna, del Mar Tirreno Centrale e del Mar Adriatico Settentrionale.

Investimento di oltre 500mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno È stata aggiudicata al raggruppamento temporaneo di imprese composto da DBA e Data Ch Technologies la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System (TPCS), la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. Il RTI aggiudicatario si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma TPCS che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al porto labronico. Il potenziamento del TPCS prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci, ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema PMIS2 delle Capitanerie di Porto e con il registro IMO delle navi. L'operazione prevede un investimento di oltre 500mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. Il Port Community System toscano è un modello di riferimento a livello nazionale essendo stato messo a disposizione, attraverso la stipula di specifici accordi, di altre tre Autorità di Sistema Portuali: quelle del Mar di Sardegna, del Mar Tirreno Centrale e del Mar Adriatico Settentrionale.

Messaggero Marittimo

Livorno

AI e automazione nei porti europei: a Livorno due giorni di confronto internazionale

Messaggero Marittimo.it

AI e automazione nei porti europei: a Livorno due giorni di confronto internazionale

LIVORNO – Quali sono le implicazioni dell'intelligenza artificiale e dell'automazione per il lavoro nei porti europei? A questa domanda cercherà di rispondere il convegno internazionale promosso dalla **Filt-Cgil nazionale**, in collaborazione con la **Filt-Cgil provincia di Livorno**, in programma il **29 e 30 maggio** presso la suggestiva cornice della **Fortezza Vecchia**. L'appuntamento, dal titolo *"Intelligenza artificiale e automazione nei porti europei: sfide, opportunità e diritti delle lavoratrici e dei lavoratori"*, vedrà la partecipazione di rappresentanti sindacali, istituzioni, accademici ed esponenti del mondo imprenditoriale, con l'obiettivo di mettere a confronto le esperienze di **Italia, Olanda e Belgio** nell'applicazione delle nuove tecnologie nei porti.

Il programma del convegno

Giovedì 29 maggio, la giornata si aprirà con i saluti istituzionali delle autorità locali, dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di Confindustria Livorno-Maremma**. A

LIVORNO Quali sono le implicazioni dell'intelligenza artificiale e dell'automazione per il lavoro nei porti europei? A questa domanda cercherà di rispondere il convegno internazionale promosso dalla Filt-Cgil nazionale, in collaborazione con la Filt-Cgil provincia di Livorno, in programma il 29 e 30 maggio presso la suggestiva cornice della Fortezza Vecchia. L'appuntamento, dal titolo Intelligenza artificiale e automazione nei porti europei: sfide, opportunità e diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, vedrà la partecipazione di rappresentanti sindacali, istituzioni, accademici ed esponenti del mondo imprenditoriale, con l'obiettivo di mettere a confronto le esperienze di Italia, Olanda e Belgio nell'applicazione delle nuove tecnologie nei porti. Il programma del convegno Giovedì 29 maggio, la giornata si aprirà con i saluti istituzionali delle autorità locali, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di Confindustria Livorno-Maremma. A seguire, la relazione introduttiva del segretario generale Filt-Cgil Livorno, Giuseppe Gucciardo, darà il via ai lavori. La prima sessione sarà dedicata alle esperienze europee e all'impatto dell'innovazione tecnologica sulla sicurezza sul lavoro, con interventi dell'eurodeputato Brando Benifei, della docente del Politecnico di Torino Cristina Pronello e di Niek Stam, vicepresidente della sezione porti della ETF e segretario nazionale del sindacato olandese FNV Havens. Nel pomeriggio interverranno, tra gli altri, Erik Maes e Glenn Mannien del sindacato belga BTB Havens, Angelo Manicone (Filt-Cgil nazionale), Maciej Arcciuch (PSA), Alessandro Ferrari (Assiterminal), rappresentanti di Saipem e Gaudenzio Parenti (Ancip). La giornata si chiuderà con le conclusioni di Berardina Tommasi (ETF). Alle ore 18 sarà inaugurata la mostra fotografica Mano Oltre il varco, un progetto dedicato alla comunità portuale firmato dalla fotografa Chiara Cunzolo, realizzato in collaborazione con il portuale Axel Lupi e Gucciardo. La mostra, ad ingresso gratuito, sarà visitabile fino alla fine di giugno. Alle 21.30, sempre in Fortezza, spazio all'arte e alla musica con il live dei Molom accompagnato da uno spettacolare visual mapping curato da Martino Chiti. Tavola rotonda e chiusura Venerdì 30 maggio, alle ore 10, si terrà una tavola rotonda sul tema centrale del convegno. Parteciperanno l'europarlamentare Benedetta Scuderi, la segretaria generale ETF Livia Spera, il segretario nazionale Filt-Cgil Elisa Gigliarelli, Salvatore Marra (Cgil nazionale) e Francesco Beltrano (Fise-Uniport). Il dibattito sarà moderato dal giornalista Marco Casale e si concluderà con l'intervento del segretario nazionale Filt-Cgil Amedeo D'Alessio. Il convegno si propone come un'occasione di riflessione su una delle sfide più rilevanti per il futuro del lavoro portuale: come coniugare l'adozione di tecnologie avanzate con la tutela dei diritti, della sicurezza e della dignità dei lavoratori. Un appuntamento importante per rafforzare il dialogo tra mondo sindacale, istituzioni e imprese in un settore strategico per l'economia europea.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Messaggero Marittimo

Livorno

AdSp Livorno: al via il potenziamento del sistema digitale TPCS

LIVORNO Il Tuscan Port Community System (TPCS), la piattaforma digitale che collega operatori pubblici e privati del porto di Livorno, si prepara a un importante aggiornamento tecnologico. L'Autorità di Sistema portuale ha infatti aggiudicato i lavori di potenziamento del sistema al Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato da DBA e Data Ch Technologies. Il TPCS è uno strumento chiave per l'efficienza della logistica portuale: consente la gestione digitale dei viaggi nave e del flusso merci, promuovendo interoperabilità, sostenibilità e rapidità nelle operazioni. Il nuovo intervento prevede un ampio pacchetto di evoluzioni: dall'aggiornamento del modulo Istat al miglioramento del calcolo delle tasse portuali, fino all'estensione della gestione prenotazioni anche alle merci non containerizzate. Previsti anche sviluppi per l'integrazione del TPCS con il sistema PMIS2 delle Capitanerie di Porto e con il registro IMO delle navi, con l'obiettivo di potenziare la condivisione dati tra soggetti istituzionali. Il progetto, del valore complessivo superiore a 500 mila euro, avrà una durata di 12 mesi. Il sistema informatico dell'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale si conferma così all'avanguardia a livello nazionale. Già oggi, grazie ad accordi di cooperazione, il TPCS è utilizzato anche dalle Autorità portuali del Mar di Sardegna, del Mar Tirreno Centrale (Napoli) e del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia), a testimonianza del suo valore come modello replicabile per l'intero sistema portuale italiano.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Messaggero Marittimo

Livorno

Compagnia lavoratori portuali di Livorno entra in Tdt

Messaggero Marittimo.it

Compagnia lavoratori portuali di Livorno entra in Tdt

LIVORNO - La **Compagnia lavoratori portuali di Livorno** si accingerebbe ad **entrare nel capitale sociale di Tdt, Terminal Darsena Toscana, del Gruppo Grimaldi.**
È la notizia che ci dà in anteprima **Paul Kyprianou,** External Relations Manager raggiunto telefonicamente.

"Siamo in trattative avanzate e speriamo di concludere tutto nei prossimi giorni. Un segnale di fiducia verso i lavoratori dello scalo livornese" e anche, aggiungiamo noi, **una garanzia di lavoro.**

E per fugare ancora una volta qualunque dubbio **sullo stato di salute del terminal,** Kyprianou ci mostra i dati dei primi mesi del 2025.
Quanto previsto all'inizio dell'anno con l'arrivo di tre nuovi servizi ha effettivamente centrato l'obiettivo di crescita stimato: "Il mese di Aprile ha segnato **un +16%** rispetto allo stesso mese del 2024. Nel complesso, il primo quadrimestre ha visto una crescita dei volumi di quasi **il 12%, con 79.360 unità movimentate".**
Questo nonostante la situazione geopolitica-economica, la riduzione dei passaggi da Suez e alcuni problemi di pescaggio di alcuni clienti del Tdt (Hapag Lloyd, CMA-CGM, ZIM).
Per l'operatore che a Livorno gestisce i due terzi dei container totali, a crescere è stato anche

LIVORNO - La Compagnia lavoratori portuali di Livorno si accingerebbe ad entrare nel capitale sociale di Tdt, Terminal Darsena Toscana, del Gruppo Grimaldi. È la notizia che ci dà in anteprima Paul Kyprianou, External Relations Manager raggiunto telefonicamente. "Siamo in trattative avanzate e speriamo di concludere tutto nei prossimi giorni. Un segnale di fiducia verso i lavoratori dello scalo livornese" e anche, aggiungiamo noi, una garanzia di lavoro. E per fugare ancora una volta qualunque dubbio sullo stato di salute del terminal, Kyprianou ci mostra i dati dei primi mesi del 2025. Quanto previsto all'inizio dell'anno con l'arrivo di tre nuovi servizi ha effettivamente centrato l'obiettivo di crescita stimato: "Il mese di Aprile ha segnato un +16% rispetto allo stesso mese del 2024. Nel complesso, il primo quadrimestre ha visto una crescita dei volumi di quasi il 12%, con 79.360 unità movimentate". Questo nonostante la situazione geopolitica-economica, la riduzione dei passaggi da Suez e alcuni problemi di pescaggio di alcuni clienti del Tdt (Hapag Lloyd, CMA-CGM, ZIM). Per l'operatore che a Livorno gestisce i due terzi dei container totali, a crescere è stato anche il numero di approdi che da Gennaio ad Aprile ha dato segnali positivi con un +15%. "Questo è dovuto in parte a nuovi clienti che hanno scelto il terminal 2-3 mesi fa e che comunque testimonia un aumento dei volumi". Tdt, Darsena Europa e le polemiche a mezzo stampa Il Terminal Tdt e la vicina Darsena Europa continuano ad essere nelle ultime settimane bersaglio di polemiche a mezzo stampa da chi forse vuole ostacolare il possibile, ulteriore, investimento della società partenopea, sul porto di Livorno. Si tratta infatti di 180 milioni di euro in ballo, che riguardano la futura Darsena. Facendo qualche passo indietro ripercorriamo i fatti: dopo il passaggio di Tdt al Gruppo Grimaldi, diventato il primo operatore container del porto, nonostante questo non sia il core business della società, la stessa ha presentato una propria istanza all' Autorità di Sistema portuale competente, quella del mar Tirreno settentrionale, per una parte della futura Darsena Europa che interessa anche all'altro grande player di Livorno, Msc attraverso TIL (Terminal Investment Limited), in cordata con Neri e Lorenzini. "Fermo restando -sottolinea l'External Relations Manager del Gruppo Grimaldi- che la nostra è un'istanza legittima e che esprimere giudizi su tali argomenti, quando esistono autorità preposte è assolutamente deprecabile, il nostro gruppo è pronto a prendere anche tutta l'area nel caso venga lanciato un bando. Passare dagli attuali spazi della Tdt a quelli delle Darsena Europa è un atto normale, per non dire dovuto". La richiesta prevede infatti come noto, una parte della futura darsena. Una scelta fatta, ci spiega, per accelerare l'iter complessivo in alternativa all'uscita di un bando. "La legge 84/94 ce lo permette come dislocamento di aree. Si tratterebbe infatti di riorganizzare gli spazi con la retrocessione di oltre 150mila metri quadri di aree e la relativa banchina, e la contemporanea

Messaggero Marittimo

Livorno

traslazione verso un'area ancora maggiore e soprattutto corredata da 600 metri di banchina all'interno del nuovo Terminal Darsena Europa per circa 70 mila metri quadri in più". In una visione di concorrenza, aggiunge Kyprianou, avere due società potrebbe essere un vantaggio, così come avere un operatore "neutro" come Tdt con a capo una società che non fa del traffico container la propria attività principale. Così come lo sarebbe per lo Stato, tornando ai 180 milioni per terminal e banchine, l'investimento privato che porterebbe a un un risparmio sulla spesa pubblica. "Tale neutralità non è scontata per l'altro operatore interessato alla Darsena Europa. Infatti, i concorrenti di Msc non gradirebbero di lavorare sul suo terminal anche se egli non abusasse della sua posizione dominante. Si dovrebbe - aggiunge- assolutamente evitare che si crei la stessa situazione che vige a Civitavecchia dove il terminal container è stato aggiudicato nel 2008 da un solo operatore, Roma Terminal Containers (società non italiana controllata da Msc). La capacità del terminal è di circa 300.000 unità annue ma non ha mai superato le 100.000 unità annue, movimentate solo attraverso le sue navi. Infatti, dal 2008 nessun altro operatore viene servito dal terminal soprattutto perché le tariffe sono così alte da scoraggiare gli altri operatori ad attraccare a Civitavecchia. Probabilmente, l'Autorità Garante non aveva dato il nulla osta ad Msc per l'acquisto della Tdt, proprio per evitare quanto già accaduto a Civitavecchia". "Non è quindi interesse di Livorno dare spazio a un operatore che non cerchi di massimizzare le capacità del terminal" puntualizza Kyprianou, e questo non ci sarebbe neanche bisogno di dirlo. Concorrenza e servizio rimorchio a Livorno "Se si parla tanto di concorrenza, inoltre, su Livorno un discorso si potrebbe fare anche sul servizio rimorchio, che forse potrebbe essere gestito da due società così da poter rendere il costo più economico. Noi siamo sempre stati a favore della libera concorrenza. Per il Gruppo Grimaldi Livorno resta uno scalo importante per ro-ro e container e l'investimento fatto in Tdt ci permetterà uno sviluppo ulteriore e un guadagno, grazie alla posizione privilegiata verso il centro Italia a il centro Europa. Vogliamo crescere risolvendo il problema degli spazi".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Port News

Livorno

Aggiudicati i lavori di potenziamento del TPCS

Port News

Aggiudicati i lavori di potenziamento del TPCS

05/27/2025 15:02

E' stata aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System (TPCS), il sistema informatico collaborativo per la gestione e l'ottimizzazione delle operazioni e dei processi operativi lungo l'intera catena logistica del Porto di Livorno. A eseguire l'intervento sarà il Raggruppamento Temporaneo di Impresa composto da DBA e Data Ch Technologies. Il potenziamento del TPCS prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci, ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema PMIS2 delle Capitanerie di Porto e con il registro IMO delle navi.

E' stata aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System (TPCS), La piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. A eseguire l'intervento sarà il Raggruppamento Temporaneo di Impresa composto da DBA e Data Ch Technologies. Il RTI aggiudicatario si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma TPCS che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al Porto di Livorno. Il potenziamento del TPCS prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci, ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema PMIS2 delle Capitanerie di Porto e con il registro IMO delle navi. L'operazione prevede un investimento di oltre 500 mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. Il Port Community System toscano è già oggi un modello di riferimento a livello nazionale. Attraverso la stipula di specifici accordi, il sistema informatico collaborativo della Port Authority di Livorno e Piombino è stato messo a disposizione di altre tre Autorità di Sistema Portuali, quella del Mar di Sardegna, quella del Mar Tirreno Centrale (Napoli) e quella del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia).

Shipping Italy

Livorno

Sulla Darsena Europa di Livorno Grimaldi replica a Msc con un nuovo alleato

Shipping Italy

Sulla Darsena Europa di Livorno Grimaldi replica a Msc con un nuovo alleato

05/27/2025 12:10 Nicola Capuzzo

Porti Mentre si lavora al ritorno del Gruppo Cpl in Tdt, il top manager Kyprianou rintuzza il colosso elvetico e Neri: "Maggiore concorrenza se il terminalista non è un liner. E con più fornitori di rimorchio" di REDAZIONE SHIPPING ITALY Continuano le stoccate a mezzo stampa fra gli aspiranti concessionari della nuova Darsena Europa di Livorno. Se Msc aveva inserito Il Tirreno fra i destinatari della missiva indirizzata a struttura commissariale dell'opera e Autorità di sistema portuale per contestare l'ammissibilità della proposta di gestione abbozzata poco prima dal Gruppo Grimaldi (in concorrenza con quella precedentemente avanzata da Msc stessa insieme a Lorenzini e F.lli Neri), il gruppo Grimaldi ha scelto di rispondere a mezzo de Il Messaggero Marittimo, altra storica testata livornese. "Fermo restando che la nostra è un'istanza legittima e che esprimere giudizi su tali argomenti, quando esistono autorità preposte, è assolutamente deprecabile, il nostro gruppo è pronto a prendere anche tutta l'area nel caso venga lanciato un bando. Passare dagli attuali spazi della Tdt a quelli delle Darsena Europa è un atto normale, per non dire dovuto" ha spiegato Paul Kyprianou, a commento della presunta (da Msc) indivisibilità dell'opera. Dopodiché l'External Relations Manager del Gruppo Grimaldi è passato al tema della convenienza per lo Stato, in termini concorrenziali, ad affidare il terminal a uno o a più concessionari: "Avere due società potrebbe essere un vantaggio, così come avere un operatore 'neutro' come Tdt con a capo una società che non fa del traffico container la propria attività principale. Tale neutralità non è scontata per l'altro operatore interessato alla Darsena Europa. Infatti, i concorrenti di Msc non gradirebbero di lavorare sul suo terminal anche se egli non abusasse della sua posizione dominante". Secondo Kyprianou esistono già esempi di un simile scenario: "Si dovrebbe assolutamente evitare che si crei la stessa situazione che vige a Civitavecchia dove il terminal container è stato aggiudicato nel 2008 ad un solo operatore, Roma Terminal Containers (società non italiana controllata da Msc). La capacità del terminal è di circa 300.000 unità annue ma non ha mai superato le 100.000 unità annue. Probabilmente l'Autorità Garante non aveva dato il nulla osta ad Msc per l'acquisto della Tdt, proprio per evitare quanto già accaduto a Civitavecchia". Un auto assist, il riferimento all'Antitrust, per una stoccata a Neri, storico gruppo del rimorchio portuale livornese, come terminalista socio di Grimaldi in Sintermar e Sdt, schieratosi però con Msc per Darsena Europa: "Se si parla tanto di concorrenza, inoltre, su Livorno un discorso si potrebbe fare anche sul servizio rimorchio, che forse potrebbe essere gestito da due società così da poter rendere il costo più economico. Noi siamo sempre stati a favore della libera concorrenza". La tensione, dunque, non accenna a stemperarsi e a testimoniarlo è pure l'operazione di rafforzamento sul territorio annunciata da Kyprianou, col ritorno fra gli azionisti

di Tdt del Gruppo Cpl, gli ex portuali livornesi divenuti terminalisti e impresa portuale col varo della legge 84/1994, in tale veste soci fino al 2019 della compagine concessionaria del principale terminal container di Livorno: "Siamo in trattative avanzate e speriamo di concludere tutto nei prossimi giorni. Un segnale di fiducia verso i lavoratori dello scalo livornese". 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.

Shipping Italy

Livorno

A Dba e Data Ch Technologies il potenziamento della piattaforma informatica del porto di Livorno

Shipping Italy

A Dba e Data Ch Technologies il potenziamento della piattaforma informatica del porto di Livorno

05/27/2025 16:21 Nicola Capuzzo

Porti Aggiudicata dall'Adsp il bando che riguarda la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati di REDAZIONE SHIPPING ITALY È stata aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System, la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. A eseguire l'intervento sarà il Raggruppamento Temporaneo di Impresa composto da Dba e Data Ch Technologies. Il Rti aggiudicatario si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma Tpcs che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al Porto di Livorno. Il potenziamento del Tpcs prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci, ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema Pmis2 delle Capitanerie di Porto e con il registro Imo delle navi. L'operazione prevede un investimento di oltre 500 mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. "Il Port Community System toscano è già oggi un modello di riferimento a livello nazionale" ha ricordato l'Autorità di sistema portuale, stazione appaltante: "Attraverso la stipula di specifici accordi, il sistema informatico collaborativo della Port Authority di Livorno e Piombino è stato messo a disposizione di altre tre Autorità di Sistema Portuali, quella del Mar di Sardegna, quella del Mar Tirreno Centrale (Napoli) e quella del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia)". 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.

È stata aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System, la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. A eseguire l'intervento sarà il Raggruppamento Temporaneo di Impresa composto da Dba e Data Ch Technologies. Il Rti aggiudicatario si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma Tpcs che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al Porto di Livorno. Il potenziamento del Tpcs prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci, ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema Pmis2 delle Capitanerie di Porto e con il registro Imo delle navi. L'operazione prevede un investimento di oltre 500 mila euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. "Il Port Community System toscano è già oggi un modello di riferimento a livello nazionale" ha ricordato l'Autorità di sistema portuale, stazione appaltante: "Attraverso la stipula di specifici accordi, il sistema informatico collaborativo della Port Authority di Livorno e Piombino è stato messo a disposizione di altre tre Autorità di Sistema Portuali, quella del Mar di Sardegna, quella del Mar Tirreno Centrale (Napoli) e quella del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia)".

The Medi Telegraph

Livorno

Aggiudicata la gara per l'evoluzione del Pcs nel porto di Livorno

The Medi Telegraph

Aggiudicata la gara per l'evoluzione del Pcs nel porto di Livorno

05/27/2025 20:22

L'intervento assegnato al Raggruppamento temporaneo di impresa (Rti) formato da Dba e Data Ch Technologies Genova - Aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System (Tpcs) , la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. L'operazione prevede un investimento di oltre 500.000 euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. A eseguire l'intervento, spiegano dalla Autorità di sistema portuale di Livorno, Piombino e Elba, sarà il Raggruppamento temporaneo di impresa (Rti) formato da Dba e Data Ch Technologies. Il Rti aggiudicatario, fanno sapere dall'Authority, si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma Tpcs che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al porto di Livorno. Il potenziamento del Tpcs prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci , ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema Pmis2 delle capitanerie di porto e con il registro Imo delle navi. Il Port Community System toscano è già oggi, viene sostenuto, un modello di riferimento a livello nazionale. Attraverso la stipula di specifici accordi, il sistema informatico collaborativo della Port Authority di Livorno e Piombino è stato messo a disposizione di altre tre Autorità di sistema portuale , quella del Mar di Sardegna, quella del Mar Tirreno Centrale (Napoli) e quella del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia).

L'intervento assegnato al Raggruppamento temporaneo di impresa (Rti) formato da Dba e Data Ch Technologies Genova - Aggiudicata la gara per il potenziamento del Tuscan Port Community System (Tpcs) , la piattaforma digitale interoperabile del porto di Livorno che mette in rete operatori pubblici e privati per migliorare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci e della logistica. L'operazione prevede un investimento di oltre 500.000 euro per l'attività di sviluppo applicativo della durata di un anno. A eseguire l'intervento, spiegano dalla Autorità di sistema portuale di Livorno, Piombino e Elba, sarà il Raggruppamento temporaneo di impresa (Rti) formato da Dba e Data Ch Technologies. Il Rti aggiudicatario, fanno sapere dall'Authority, si preoccuperà di fornire i servizi di analisi, progettazione, sviluppo, test e collaudo di nuovi interventi evolutivi sulla piattaforma Tpcs che gestisce i viaggi nave e le merci in arrivo al porto di Livorno. Il potenziamento del Tpcs prevede, tra l'altro, di aggiornare il modulo Istat, migliorare il calcolo delle tasse portuali e le statistiche su navi e merci , ampliare alle merci non containerizzate il sistema di gestione delle prenotazioni, sviluppare la gestione dei viaggi nave interoperabile con il sistema Pmis2 delle capitanerie di porto e con il registro Imo delle navi. Il Port Community System toscano è già oggi, viene sostenuto, un modello di riferimento a livello nazionale. Attraverso la stipula di specifici accordi, il sistema informatico collaborativo della Port Authority di Livorno e Piombino è stato messo a disposizione di altre tre Autorità di sistema portuale , quella del Mar di Sardegna, quella del Mar Tirreno Centrale (Napoli) e quella del Mar Adriatico Settentrionale (Venezia).

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Port News

Piombino, Isola d' Elba

Elba e Capraia, uniti dal maree dal cibo

Port News

Elba e Capraia, uniti dal mare...e dal cibo

05/27/2025 09:47

L' incontro tra le due realtà è stato reso possibile grazie al progetto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, *marePORT, Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (PCTO). Un' esperienza formativa all'interno del percorso scolastico che ha permesso di conoscere e acquisire competenze nell'ambito dell'acquacoltura: dalle modalità di allevamento nelle vasche presenti in Capraia alla profondità di 50 metri, ai tempi di allevamento, alla pesca, alla logistica, per permettere di far arrivare il pesce sulla tavola fino all' ideazione e creazione di ricette a base di spigola e orata. Tutti a tavola all' evento ORAta di mangia! Un contest che ha visto protagonisti gli studenti del Foresi nell' elaborare tre ricette (risotto, gnocchi e lasagne) accompagnate dai vini delle aziende La Piana e Le Terrazze degli orti grandi. Piatti molto apprezzati da tutta la comunità di Capraia rappresentata da tutta la scuola Nolli dell' Istituto comprensivo Micali di Livorno, ma anche dai rappresentanti del Comune, della Capitaneria di Porto, del comandante della Toremar, della Chiesa locale e dai rappresentanti della Proloco, della cooperativa Maricap e dallo staff dell''Area formazione dell'Autorità di Sistema. L'evento è stato aperto dai saluti del Dirigente dell' Autorità Portuale, Claudio Capuano, e della Dirigente dell'Ufficio Scolastico territoriale di Livorno, Cristina Grieco, presso la scuola di Capraia.

Elba e Capraia: due isole legate dal mare, ma anche dal cibo. Gli studenti di IV, indirizzo alberghiero, dell' ISIS Foresi di Portoferraio hanno trascorso due giorni a Capraia grazie alla collaborazione della locale Proloco, cucinando il pesce, orate e spigole, della fattoria di acquacoltura Maricap. L' incontro tra le due realtà è stato reso possibile grazie al progetto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, *marePORT, Percorsi per le Competenze Trasversali e per l'Orientamento (PCTO). Un' esperienza formativa all'interno del percorso scolastico che ha permesso di conoscere e acquisire competenze nell'ambito dell'acquacoltura: dalle modalità di allevamento nelle vasche presenti in Capraia alla profondità di 50 metri, ai tempi di allevamento, alla pesca, alla logistica, per permettere di far arrivare il pesce sulla tavola fino all' ideazione e creazione di ricette a base di spigola e orata. Tutti a tavola all' evento ORAta di mangia! Un contest che ha visto protagonisti gli studenti del Foresi nell' elaborare tre ricette (risotto, gnocchi e lasagne) accompagnate dai vini delle aziende La Piana e Le Terrazze degli orti grandi. Piatti molto apprezzati da tutta la comunità di Capraia rappresentata da tutta la scuola Nolli dell' Istituto comprensivo Micali di Livorno, ma anche dai rappresentanti del Comune, della Capitaneria di Porto, del comandante della Toremar, della Chiesa locale e dai rappresentanti della Proloco, della cooperativa Maricap e dallo staff dell''Area formazione dell'Autorità di Sistema. L'evento è stato aperto dai saluti del Dirigente dell' Autorità Portuale, Claudio Capuano, e della Dirigente dell'Ufficio Scolastico territoriale di Livorno, Cristina Grieco, presso la scuola di Capraia. Il progetto *marePORT si é concluso venerdì scorso all' Istituto Foresi dell'Isola d'Elba all'interno di un convegno sul turismo crocieristico. I partecipanti hanno avuto modo di gustare i piatti realizzati con il pesce di Capraia arricchiti da quelli proposti nel Contest di Scuola Tessieri Arte e cultura della cucina, accompagnati dal vino Ansonica prodotto nel vigneto presso la sede della Scuola a Concia di Terra, grazie alla collaborazione con l'azienda vinicola Arrighi.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

corriereadriatico.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ultimo miglio, a luglio si parte: prima gli scavi per le due gallerie, poi una rotatoria sulla Flaminia

corriereadriatico.it

Ultimo miglio, a luglio si parte: prima gli scavi per le due gallerie, poi una rotatoria sulla Flaminia

05/28/2025 01:47

di Antonio Pio Guerra mercoledì 28 maggio 2025, 01:45 3 Minuti di Lettura ANCONA Parte il cantiere dell' Ultimo Miglio . Anzi, partirà. Le interlocuzioni tra l'Anas e il Comune di Ancona sono partite nei giorni scorsi, con l'obiettivo di dare il via ai lavori per il prossimo mese di luglio. Ma non sarà tutto rose e fiori. Stando alle informazioni condivide dall'Anas - soggetto attuatore dell'intervento - col Ministero dell'Ambiente, in alcuni momenti saranno richiesti alla città alcuni sacrifici. APPROFONDIMENTI LA CITTA' Pesaro, le "piazze" del degrado a due passi dal centro tra incuria e restyling: Parco Miralfiore e stazione, Galleria Roma e Largo Micciché i punti più critici Le criticità In particolare, la fase più critica sarà quella della realizzazione della nuova rotatoria su via Flaminia - non molto lontano da dove sorge il ristorante La vecchia pesca, a circa 200 metri in direzione centro città. Un'infrastruttura provvisoria. Il progetto originario dell'Ultimo miglio, infatti, prevedeva la contemporanea realizzazione del Lungomare nord, con conseguente spostamento della Flaminia e mantenimento del carico pesante in uscita dal porto sull'attuale sedime. Peccato che il Lungomare non abbia «un iter temporale certo», scrive Anas nei documenti inviati al Ministero. Ragion per cui, di concerto con la Regione, «è stata prevista una soluzione provvisoria, che prevede la realizzazione di una rotatoria sopraelevata a tre bracci per rendere funzionale uno stralcio progettuale che collega la Flaminia alla SS16» continua Anas. In attesa della soluzione di progetto finale, «in cui la rotatoria verrà rimossa» perché ci sarà la nuova viabilità garantita dal Lungomare nord. Per realizzare la rotonda, però, sarà necessario rivedere il traffico veicolare su via Flaminia. Le soluzioni In un primo momento era stato previsto che per tutta questa fase del cantiere la circolazione lungo via Flaminia rimanesse interdetta, col traffico da deviare lungo la viabilità secondaria, quindi strada della Grotta. «Tale soluzione implica diverse criticità» scrivono però i tecnici dell'Anas. Per questo motivo, si è deciso di «fasizzare» la realizzazione della rotatoria in più momenti, così da ridurre il carico di traffico che inevitabilmente si andrà a creare. Nello specifico, verrà garantita «una corsia per senso di marcia direttamente sulla Flaminia, senza spostare il traffico verso il centro urbano». Ciò sarà possibile tramite la suddivisione in più parti del cantiere. In un primo momento, auto e camion saranno spostati nelle due corsie più vicine al mare, quelle dove oggi viaggia chi procede in direzione Torrette. Nel mentre, gli operai realizzeranno un muro provvisorio in asse con l'attuale via Flaminia e procederanno alla costruzione delle rampe di raccordo con la rotatoria, di cui si approntera la prima parte. Eseguite queste lavorazioni, il traffico verrà spostato nel lato opposto della carreggiata, sul tratto di strada precedentemente oggetto degli interventi. Sarà solo a questo punto che si completerà il pezzo finale della rotatoria, con successiva

riapertura delle quattro corsie di via Flaminia. Insomma, saranno 6 mesi (secondo il cronoprogramma) piuttosto concitati. Il cronoprogramma Va comunque detto che non sarà nell'immediato futuro che ciò avverrà. «Il cantiere partirà dalla realizzazione delle nuove gallerie» spiega l'assessore ai Lavori pubblici Stefano Tombolini. Per questo, almeno in un primo momento, «non ci sarà un impatto sulla viabilità». Prima di poter partire con questa fase delicata, infatti, «verrà istituito un tavolo con l'Autorità di Sistema portuale, l'Anas e il Comune per la gestione del traffico pesante in uscita e in ingresso al porto» anticipa il titolare dei Lavori pubblici. Che mette le mani avanti: «Vivremo un momento difficile». Sicuramente meno di quanto non sarebbe stato con la chiusura totale di via Flaminia, soluzione che appare ora scongiurata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

vivereancona.it

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Comitato Porto-Città di Ancona: "Sul porto dorico continua una narrazione bugiarda"

vivereancona.it

Comitato Porto-Città di Ancona: "Sul porto dorico continua una narrazione bugiarda"

05/27/2025 20:26

Il Resto del Carlino di oggi ha dedicato ben due pagine alle squallide vicende del Nuovo Piano Regolatore Portuale. Anche la Marina Militare ricorda che il famoso molo Clementino, "come scritto sul vecchio Piano Regolatore, era destinato a uso militare; una variante approvata dalla precedente giunta comunale, a guida Valeria Mancinelli, aveva allargato l'utilizzo di quella banchina anche alle crociere". Colpisce il fatto che la Marina Militare ignori che il cosiddetto vecchio Piano Regolatore è QUELLO ANCORA IN VIGORE tutt'altro che decaduto, ma ancora di più colpisce che la variante voluta dalla GIUNTA MANCINELLI e approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 50/2019, NON HA MAI AVUTO SEGUITO, perché il Piano Regolatore vigente non è mai stato variato, tanto che la ormai arcinota delibera n. 50 del 2019 non ha MAI AVUTO PARERE DI CONFORMITÀ URBANISTICA, semplicemente perché il Piano Regolatore ancora vigente non prevede in quel luogo la possibilità di far approdare le navi da crociera, perché al molo Clementino è prevista la pedonalizzazione e l'uso urbano del porto antico, così come vuole anche il Piano Regionale dei Porti del 2010 ed anche il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona del 2008. Il banchinamento del fronte esterno del molo Clementino è un gigante che poggia su una montagna di bugie e le istituzioni pubbliche dovrebbero finalmente fare chiarezza! Questo è un comunicato stampa pubblicato il 27-05-2025 alle 20:23 sul giornale del 28 maggio 2025 0 letture Commenti. 0 letture Commenti.

Il Resto del Carlino di oggi ha dedicato ben due pagine alle squallide vicende del Nuovo Piano Regolatore Portuale. Anche la Marina Militare ricorda che il famoso molo Clementino, "come scritto sul vecchio Piano Regolatore, era destinato a uso militare; una variante approvata dalla precedente giunta comunale, a guida Valeria Mancinelli, aveva allargato l'utilizzo di quella banchina anche alle crociere". Colpisce il fatto che la Marina Militare ignori che il cosiddetto vecchio Piano Regolatore è QUELLO ANCORA IN VIGORE tutt'altro che decaduto, ma ancora di più colpisce che la variante voluta dalla GIUNTA MANCINELLI e approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 50/2019, NON HA MAI AVUTO SEGUITO, perché il Piano Regolatore vigente non è mai stato variato, tanto che la ormai arcinota delibera n. 50 del 2019 non ha MAI AVUTO PARERE DI CONFORMITÀ URBANISTICA, semplicemente perché il Piano Regolatore ancora vigente non prevede in quel luogo la possibilità di far approdare le navi da crociera, perché al molo Clementino è prevista la pedonalizzazione e l'uso urbano del porto antico, così come vuole anche il Piano Regionale dei Porti del 2010 ed anche il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ancona del 2008. Il banchinamento del fronte esterno del molo Clementino è un gigante che poggia su una montagna di bugie e le istituzioni pubbliche dovrebbero finalmente fare chiarezza! Questo è un comunicato stampa pubblicato il 27-05-2025 alle 20:23 sul giornale del 28 maggio 2025 0 letture Commenti.

Affari Italiani

Napoli

"America's Cup a Napoli? Guadagni per oltre 1 miliardo, ma la città non è pronta: trasporti in tilt e Bagnoli da bonificare"

Affari Italiani

"America's Cup a Napoli? Guadagni per oltre 1 miliardo, ma la città non è pronta: trasporti in tilt e Bagnoli da bonificare"

05/27/2025 17:48

Napoli ospiterà la 38ª edizione dell'America's Cup, ma i nodi da sciogliere sono molti: manca un porto turistico, resta il problema irrisolto di Bagnoli e i trasporti fanno acqua. L'intervista a Marcello Lala, vicepresidente nazionale AEPI America's Cup, Napoli in affanno: la città non è pronta, ma può essere un'arma contro la Camorra La vela mondiale fa rotta verso il Golfo di Napoli. La 38ª edizione dell' America's Cup , la regata più prestigiosa al mondo, si terrà davanti a Castel dell'Ovo , tra la primavera e l'estate del 2027. Una vittoria non scontata per l'Italia, che ha battuto anche l' Arabia Saudita dopo lunghe trattative con il Team New Zealand , detentore del trofeo e arbitro della sede. Ora, però, si fa sul serio. Ieri, alla presentazione ufficiale dei trofei, la premier Giorgia Meloni ha promesso: "Faremo di questa occasione un successo, un'esperienza indimenticabile." Napoli ci crede. E i numeri aiutano: oltre un milione di turisti nel 2024. Ma non basta. Restano ombre e nodi aperti: su tutti, Bagnoli come base logistica per i team. L'ex area industriale dell'Ilva aspetta ancora una vera bonifica perchè la famosa "colmata a mare" è ancora lì da decenni. E poi c'è la partita logistica: trasporti, infrastrutture, accoglienza. Napoli è pronta per un evento del genere? L'America's Cup muove milioni, crea lavoro, attira sponsor. Ma quanto costerà davvero? E chi ci guadagnerà? Affaritaliani.it ne ha parlato con Marcello Lala , vicepresidente nazionale AEPI, avvocato e giornalista. Quali sono secondo lei le reali potenzialità economiche per Napoli e l'Italia nell'ospitare l'America's Cup, alla luce dell'esperienza di Barcellona, che ha registrato un impatto positivo di oltre 1 miliardo di euro? Questa è un'ennesima opportunità per Napoli e per tutta la Campania per dare una svolta concreta al tessuto sociale ed economico. Dobbiamo coglierla nel modo migliore possibile e, soprattutto, dobbiamo farci trovare pronti a questo appuntamento mondiale, che non è un evento qualsiasi. È importante chiarirlo. L'America's Cup riguarda la nautica, e in particolare la vela, un settore che coinvolge un target socialmente ed economicamente molto alto. È un settore ricco, e proprio per questo la città deve farsi trovare all'altezza. Negli ultimi anni, Napoli è diventata un vero brand internazionale, in parte per fortuna, in parte grazie a una serie di eventi che l'hanno resa molto attrattiva anche dal punto di vista economico. C'è stato un vero boom: siamo tornati a essere la capitale del Mediterraneo. E nel frattempo sta cambiando anche il tessuto della città: da polo industriale, ci stiamo trasformando in una città a vocazione turistica. A mio avviso, l'impatto economico dell'America's Cup sarà anche superiore al miliardo di euro , sia per Napoli che per l'intera Campania. È un'occasione enorme, ma non siamo ancora pronti. Cosa intende esattamente quando dice che non siamo pronti? Non siamo pronti perché, innanzitutto, dobbiamo potenziare i servizi , soprattutto quelli legati ai trasporti.

Affari Italiani

Napoli

Siamo in una fase di crescita, ma realtà come EAV, ANM e le metropolitane presentano ancora gravi criticità. Non siamo ancora una città europea, nel senso positivo del termine, se ci confrontiamo con le grandi città che oggi accolgono turismo di massa di alto livello. Ma soprattutto u na delle criticità più grandi riguarda il fatto che Napoli è sprovvista di un porto turistico, perchè il porto di Mergellina non lo è. C'è anche un divieto di ormeggio a Mergellina per yacht oltre i 75 metri, giusto? Non è propriamente un divieto: fisicamente quegli yacht non riescono a entrare. È un limite strutturale . Per questo dobbiamo realizzare al più presto un porto turistico, e le condizioni per farlo ci sono tutte. Esistono già progetti presentati, anche di facile e rapida realizzazione, per Mergellina, ma anche per Nisida. Attualmente, su tutta la costa abbiamo solo tre porti turistici: uno è a Procida, il secondo è Marina di Stabia a Castellammare, e il terzo è Marina d'Arechi, che però ha delle difficoltà strutturali ad accogliere yacht di grandi dimensioni. C'è un altro problema: l'utilizzo dell'area di Bagnoli come base logistica per i team. La riqualificazione di una zona storicamente degradata si intreccia con l'evento e i cantieri finiranno (forse) tra fine 2028 e inizio 2029, quindi dopo l'America's Cup. Come si risolve questo nodo? I poteri commissariali potrebbero essere una soluzione. Bagnoli ha firmato il decreto e ha già un commissario nominato. Questo commissario deve avere il potere di superare gli ostacoli burocratici , inclusi gli ostacoli legati alla Sovrintendenza, per realizzare in tempi brevi le strutture necessarie. Parliamo di strutture che non devono essere pensate solo per l'evento, ma che devono restare alla città , in particolare alla zona di Bagnoli, come eredità duratura, utilizzabile anche in seguito per lo sviluppo del settore nautico. La Coppa America può davvero accelerare la bonifica, o c'è il rischio che si risolva in un intervento temporaneo, limitato all'evento? I poteri commissariali possono e devono servire per riqualificare seriamente la zona. Ma è essenziale correre, accelerare , perché queste opere devono restare , non sparire dopo l'evento. Bagnoli oggi è una zona in cui, tra locali e discoteche, la Camorra ha ancora mano libera . Si prende gli spazi, controlla i parcheggi con abusivi, e lì non esiste nemmeno un parcheggio pubblico e così la gente si rassegna e paga chi si improvvisa parcheggiatore. Questa occasione è un'opportunità di legalità , oltre che di riqualificazione. Serve a bonificare, sì, ma anche a restituire ordine e sicurezza. Quindi possiamo dire che ci sono garanzie sui tempi? Ma soprattutto: la spesa prevista (quasi 600 milioni) vale davvero il ritorno? Sì, ne vale assolutamente la pena. Se Napoli riuscisse finalmente ad avere un vero porto turistico, dotato di servizi di alta qualità, questo porterebbe ricchezza e benessere alla città. I porti turistici, infatti, generano un forte indotto economico: attorno a loro si sviluppano attività legate alla nautica, al turismo, alla ristorazione e molto altro. Napoli, inoltre, è la città con il maggior numero di barche da diporto immatricolate in Italia. Ma proprio per la mancanza di posti barca regolari, oggi si alimenta un mercato illegale : si usano boe abusive, si ammucchiano le barche una sull'altra e i prezzi salgono alle stelle, ben oltre quelli di altre località italiane o internazionali. Questa situazione favorisce anche la criminalità organizzata, come la Camorra, che gestisce illegalmente

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

molti spazi . Dotare Napoli di infrastrutture adeguate, come un porto turistico efficiente, non solo porterebbe ricchezza, ma aiuterebbe anche a combattere l'illegalità e la speculazione. Può essere anche un'occasione per coinvolgere il tessuto imprenditoriale locale, in particolare le piccole e medie imprese? È fondamentale . Spero che il commissario (in questo caso il sindaco) attivi un tavolo con tutte le associazioni di categoria , da Confcommercio a Confindustria, coinvolgendo chi può contribuire attivamente all'organizzazione dell'evento. Solo con la partecipazione concreta delle PMI, Napoli può consolidare il suo ruolo di capitale italiana del turismo. Anche l'autorità portuale deve essere parte attiva del processo. Dal punto di vista politico, l'arrivo della Coppa America può essere anche un'occasione per rilanciare il Sud. Quanto ha contato il ruolo del governo, e in particolare della premier Meloni, nella chiusura dell'accordo? È la dimostrazione che, quando si mettono da parte le bandiere di partito, le cose si fanno: Manfredi è del centrosinistra, Meloni del centrodestra. Ma la premier ha capito che Napoli è attrattiva, e infatti quando ci sono vertici internazionali, li fanno qui. È una scelta strategica, ma anche simbolica. E funziona. C'è chi legge questa operazione come una mossa elettorale in vista del 2027. Con la regata più prestigiosa del mondo sul lungomare partenopeo, Meloni si gioca la carta del Mezzogiorno in previsione delle elezioni? Io non la vedo come una mossa politica in senso stretto. È chiaro che l'evento può portare vantaggi al centrodestra, ma potrebbe portarne anche al centrosinistra, che in Campania ha ancora un forte radicamento, basti pensare al sindaco Manfredi. La verità è che, più che una lettura politica, questa è una collaborazione istituzionale . Non mi soffermerei su letture dietrologiche: ogni volta che si fa qualcosa di importante in Italia, si tende a pensare che ci sia sempre un secondo fine. Invece qui bisogna lavorare concretamente per realizzare qualcosa di grande per Napoli e per l'Italia. Tutti possono trarne vantaggio, non solo una parte politica. Lei ha parlato più volte dell'importanza di un tavolo istituzionale. Cosa dovrebbe accadere concretamente? È fondamentale che il commissario apra un tavolo con tutte le realtà produttive e associative della città. Bisogna ascoltare tutti , perché ognuno può contribuire alla riuscita di un evento di questa portata. Napoli ha bisogno di una svolta, e questa è l'occasione per farlo. Un evento come l'America's Cup porta Napoli e l'Italia sotto i riflettori mondiali. Cosa serve per far sì che Napoli sia davvero percepita come una città internazionale e non solo folcloristica? Dobbiamo cogliere questa opportunità per diventare davvero una città internazionale anche sul fronte degli eventi. Va bene valorizzare la "napoletanità", ma attenzione: non possiamo limitarci ai soliti cliché , pizza, mandolino e folklore. Napoli ha una storia, una cultura e un potenziale ben più ampio , e questo evento deve essere l'occasione per superare gli stereotipi e presentare la città sotto una luce nuova.

Ansa.it

Salerno

Sbarco migranti a Salerno, fermati due presunti scafisti

Sono sospettati di aver condotto un natante partito dalla Libia Un cittadino egiziano e un cittadino sudanese, minorenne, sono stati sottoposti a fermo, nella serata di ieri, a poche ore dello sbarco di 252 migranti avvenuto nel porto di Salerno. Entrambi sono indagati per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Sono sospettati di essere i conducenti di un natante partito dalle coste libiche, per l'ingresso illegale nel territorio nazionale di 111 migranti di varie nazionalità. I due, insieme ad altri 139 stranieri, di origine somala, eritrea, maliana, egiziana, camerunense, etiope e siriana, che viaggiavano a bordo di tre distinte imbarcazioni di fortuna, sono stati tratti in salvo nelle acque internazionali tra la Libia e Malta, il 22 e 23 maggio scorsi, dalla nave Solidaire. I migranti sono sbarcati nella giornata di ieri a Salerno, dove hanno ricevuto le prime cure. I fermati sono stati portati, rispettivamente, nel carcere cittadino e presso il Cpa di Napoli, a disposizione dell'Autorità giudiziaria, in attesa della convalida.

Ansa.it

Sbarco migranti a Salerno, fermati due presunti scafisti

05/27/2025 12:29

Sono sospettati di aver condotto un natante partito dalla Libia Un cittadino egiziano e un cittadino sudanese, minorenne, sono stati sottoposti a fermo, nella serata di ieri, a poche ore dello sbarco di 252 migranti avvenuto nel porto di Salerno. Entrambi sono indagati per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Sono sospettati di essere i conducenti di un natante partito dalle coste libiche, per l'ingresso illegale nel territorio nazionale di 111 migranti di varie nazionalità. I due, insieme ad altri 139 stranieri, di origine somala, eritrea, maliana, egiziana, camerunense, etiope e siriana, che viaggiavano a bordo di tre distinte imbarcazioni di fortuna, sono stati tratti in salvo nelle acque internazionali tra la Libia e Malta, il 22 e 23 maggio scorsi, dalla nave Solidaire. I migranti sono sbarcati nella giornata di ieri a Salerno, dove hanno ricevuto le prime cure. I fermati sono stati portati, rispettivamente, nel carcere cittadino e presso il Cpa di Napoli, a disposizione dell'Autorità giudiziaria, in attesa della convalida.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Salerno Today

Salerno

Trasporti e Infrastrutture: Salerno al centro del dibattito sul futuro della mobilità

Salerno Today

Trasporti e Infrastrutture: Salerno al centro del dibattito sul futuro della mobilità

05/27/2025 21:06 Redazione Maggio

La nota stampa Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di SalernoToday Si è svolta lo scorso 23 maggio, a Palazzo Sant'Agostino, prestigiosa sede della Provincia di Salerno, la tavola rotonda promossa dall'associazione "Politica in Comune" sul tema "Trasporti e infrastrutture - Motori di innovazione per lo sviluppo dei territori". Un confronto vivo e partecipato che ha visto dialogare istituzioni, esperti e cittadini su uno dei nodi strategici più rilevanti per la crescita sostenibile del Paese. Ad aprire i lavori è stata Carmela Zuottolo, avvocata e imprenditrice, presidente dell'associazione organizzatrice, che ha sottolineato l'urgenza di un cambio di passo nel modo di affrontare il tema della mobilità: "Abbiamo voluto accendere una riflessione pubblica su un tema troppo spesso relegato alla sola dimensione tecnica. I trasporti sono la spina dorsale dello sviluppo economico, ma anche sociale, dei nostri territori. È tempo che abbiano una voce chiara e ascoltata. Oggi lo hanno fatto, e noi continueremo a farla sentire". L'incontro, moderato dal giornalista Gaetano Amatruda, ha registrato contributi autorevoli, a partire dai saluti istituzionali di Francesco Morra, presidente facente funzioni dell'Anci Campania e in rappresentanza della Provincia di Salerno. A seguire, gli interventi di Andrea Annunziata, commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e Sebastiano Ferrara, direttore della Direzione Digitale e Innovazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che hanno evidenziato il ruolo trasformativo dei porti e della digitalizzazione nella ridefinizione delle reti infrastrutturali.

La nota stampa Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di SalernoToday Si è svolta lo scorso 23 maggio, a Palazzo Sant'Agostino, prestigiosa sede della Provincia di Salerno, la tavola rotonda promossa dall'associazione "Politica in Comune" sul tema "Trasporti e infrastrutture - Motori di innovazione per lo sviluppo dei territori". Un confronto vivo e partecipato che ha visto dialogare istituzioni, esperti e cittadini su uno dei nodi strategici più rilevanti per la crescita sostenibile del Paese. Ad aprire i lavori è stata Carmela Zuottolo, avvocata e imprenditrice, presidente dell'associazione organizzatrice, che ha sottolineato l'urgenza di un cambio di passo nel modo di affrontare il tema della mobilità: "Abbiamo voluto accendere una riflessione pubblica su un tema troppo spesso relegato alla sola dimensione tecnica. I trasporti sono la spina dorsale dello sviluppo economico, ma anche sociale, dei nostri territori. È tempo che abbiano una voce chiara e ascoltata. Oggi lo hanno fatto, e noi continueremo a farla sentire". L'incontro, moderato dal giornalista Gaetano Amatruda, ha registrato contributi autorevoli, a partire dai saluti istituzionali di Francesco Morra, presidente facente funzioni dell'Anci Campania e in rappresentanza della Provincia di Salerno. A seguire, gli interventi di Andrea Annunziata, commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, e Sebastiano Ferrara, direttore della Direzione Digitale e Innovazione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, che hanno evidenziato il ruolo trasformativo dei porti e della digitalizzazione nella ridefinizione delle reti

Presente anche Maurizio Longo, segretario di Unitrasporto, indicato dalla stessa Zuottolo come "una vera eccellenza del settore", e voce forte del trasporto merci su gomma, un comparto che, come ha ribadito l'organizzatrice, "ha finalmente avuto lo spazio e l'ascolto che merita". Le conclusioni sono state affidate a due esponenti del Parlamento e del Governo: Piero De Luca, capogruppo Pd nella Commissione Bicamerale per le Questioni Regionali, e Tullio Ferrante, sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Ringrazio tutti i relatori per la qualità dei loro interventi - ha detto ancora la Zuottolo - e in particolare il sottosegretario Ferrante, la cui vicinanza e competenza sono state un valore aggiunto per la riuscita dell'evento. Il Governo ha promesso attenzione e azioni concrete per il territorio salernitano. E noi ci crediamo. Da qui parte una voce nuova, concreta e autentica per lo sviluppo del trasporto in Italia ed in particolare con un focus per i nostri territori". L'evento ha rappresentato non solo un momento di confronto, ma anche un punto di partenza per future iniziative orientate a promuovere politiche infrastrutturali inclusive, innovative e realmente al servizio dei

territori.

Brindisi Report

Brindisi

Partita nave militare con migranti a bordo: nuovo trasferimento verso l'Albania

Brindisi Report

Partita nave militare con migranti a bordo: nuovo trasferimento verso l'Albania

05/27/2025 12:43 Gia Gre Maggio

Decine di persone sottoposte a provvedimento di espulsione in viaggio verso la struttura realizzata dal governo italiano, nel Paese delle Aquile BRINDISI - Nuuovo trasferimento di migranti, da Brindisi. Nave Spica, della Marina Militare, è partita intorno alle ore 9 di oggi dal Seno di Levante, con decine di migranti a bordo, destinato al centro realizzato dal governo italiano a Gjadër, nel paese delle aquile.Si tratta della struttura in cui gli stranieri saranno trattenuti, in attesa di rimpatrio. Gli stessi già si trovavano pesso diversi centri di permamenza per il rimpatrio (Cpr) sparsi sul suo suolo nazionale. Quello odierno è il secondo trasferimento di migranti dal porto di Brindisi, dopo quello avvenuto, fra mille polemiche, lo scorso 11 aprile , quando Nave Libra, sempre della Marina Militare, si diresse verso il Paese delle aquile. Nei giorni scorsi, il Senato ha approvato, in via definitiva, la legge con disposizioni urgenti per il contrasto all'immigrazione irregolare, contenente delle disposizioni che ampliano la platea delle persone che possono essere trasferite in Albania. I centri di Shengin e Gjader, in particolare, sono stati trasformati in centri di permanenza per il rimpatrio. La legge prevede inoltre la possibilità di aumentare la capienza dei Cpr già esistenti, oltre a realizzarne altri. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/.

Decine di persone sottoposte a provvedimento di espulsione in viaggio verso la struttura realizzata dal governo italiano, nel Paese delle Aquile BRINDISI - Nuuovo trasferimento di migranti, da Brindisi. Nave Spica, della Marina Militare, è partita intorno alle ore 9 di oggi dal Seno di Levante, con decine di migranti a bordo, destinato al centro realizzato dal governo italiano a Gjadër, nel paese delle aquile.Si tratta della struttura in cui gli stranieri saranno trattenuti, in attesa di rimpatrio. Gli stessi già si trovavano pesso diversi centri di permamenza per il rimpatrio (Cpr) sparsi sul suo suolo nazionale. Quello odierno è il secondo trasferimento di migranti dal porto di Brindisi, dopo quello avvenuto, fra mille polemiche, lo scorso 11 aprile , quando Nave Libra, sempre della Marina Militare, si diresse verso il Paese delle aquile. Nei giorni scorsi, il Senato ha approvato, in via definitiva, la legge con disposizioni urgenti per il contrasto all'immigrazione irregolare, contenente delle disposizioni che ampliano la platea delle persone che possono essere trasferite in Albania. I centri di Shengin e Gjader, in particolare, sono stati trasformati in centri di permanenza per il rimpatrio. La legge prevede inoltre la possibilità di aumentare la capienza dei Cpr già esistenti, oltre a realizzarne altri. Rimani aggiornato sulle notizie dalla tua provincia iscrivendoti al nostro canale whatsapp: clicca qui Seguici gratuitamente anche sul canale Facebook: https://m.me/j/Abampv2kioahdYYR/.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Shipping Italy

Catania

Revocata la gara per servizi generali e stazione marittima nel porto Catania

Shipping Italy

Revocata la gara per servizi generali e stazione marittima nel porto Catania

05/27/2025 15:56 Nicola Capuzzo

Porti Impossibile secondo l'Adsp applicare ex post alla procedura, aggiudicata alla cordata guidata da Osp Palermo, i correttivi richiesti da Anac di REDAZIONE SHIPPING ITALY Dopo alcuni mesi di valutazione, l'Autorità di sistema portuale del mar di Sicilia orientale s'è risolta a revocare la gara per il maxi appalto per lo svolgimento per 25 anni di servizi di interesse generale nei porti sotto giurisdizione dell'ente e per la realizzazione in project financing della nuova stazione marittima di Catania. Il bando nasceva come iniziativa di project financing avanzata da una cordata composta da Operazioni e Servizi Portuali Palermo S.r.l., La Portuale II Soc. Coop. A.r.l., Patania S.r.l., Green Service Soc. Coop. Sociale, Ecolsicilia S.r.l., che nel febbraio 2024, unico soggetto partecipante, s'era aggiudicata la competizione. L'Autorità anticorruzione aveva però avviato nel frattempo un'istruttoria conclusasi con diversi rilievi sulla procedura Secondo l'Adsp, si legge nel decreto di revoca, "le osservazioni evidenziate da Anac, vengono valutate dalla medesima rilevanti, nella misura in cui, in re ipsa , evidenziano profili della competizione idonei ad incidere sulla platea degli eventuali partecipanti, essendo questi ultimi potenzialmente in grado di suscitare una più ampia partecipazione, con conseguente incidenza sul rispetto del principio di concorrenza e favor partecipationis ". Dall'analisi effettuata dall'ente "non appare comunque possibile superare le osservazioni rilevate da Anac, nel contesto di una gara telematica in parola", perché "la dinamica di svolgimento della gara telematica (...) rende di fatto impossibile modificare il bando e la lex specialis così come la conseguente proroga dei termini di presentazione delle offerte, come prescritto dall'Anac". In particolare "si è di fatto determinata l'impossibilità procedurale di modificare gli atti per renderli conformi alle prescrizioni medesime, atteso che l'architettura telematica con la quale è strutturata la piattaforma di approvvigionamento digitale non consente, come già detto, interventi postumi di modifica e/o di integrazione degli atti di gara e dei termini della procedura una volta svolte, all'interno della medesima, tutti i passaggi procedurali previsti dal Codice degli Appalti". Da qui l'inevitabile decisione della revoca.

Porti Impossibile secondo l'Adsp applicare ex post alla procedura, aggiudicata alla cordata guidata da Osp Palermo, i correttivi richiesti da Anac di REDAZIONE SHIPPING ITALY Dopo alcuni mesi di valutazione, l'Autorità di sistema portuale del mar di Sicilia orientale s'è risolta a revocare la gara per il maxi appalto per lo svolgimento per 25 anni di servizi di interesse generale nei porti sotto giurisdizione dell'ente e per la realizzazione in project financing della nuova stazione marittima di Catania. Il bando nasceva come iniziativa di project financing avanzata da una cordata composta da Operazioni e Servizi Portuali Palermo S.r.l., La Portuale II Soc. Coop. A.r.l., Patania S.r.l., Green Service Soc. Coop. Sociale, Ecolsicilia S.r.l., che nel febbraio 2024, unico soggetto partecipante, s'era aggiudicata la competizione. L'Autorità anticorruzione aveva però avviato nel frattempo un'istruttoria conclusasi con diversi rilievi sulla procedura Secondo l'Adsp, si legge nel decreto di revoca, "le osservazioni evidenziate da Anac, vengono valutate dalla medesima rilevanti, nella misura in cui, in re ipsa , evidenziano profili della competizione idonei ad incidere sulla platea degli eventuali partecipanti, essendo questi ultimi potenzialmente in grado di suscitare una più ampia partecipazione, con conseguente incidenza sul rispetto del principio di concorrenza e favor partecipationis ". Dall'analisi effettuata dall'ente "non appare comunque possibile superare le osservazioni rilevate da Anac, nel contesto di una gara telematica in parola", perché "la dinamica di svolgimento della gara telematica (...) rende di fatto impossibile modificare il bando e la lex specialis così come la conseguente proroga dei termini di presentazione delle offerte, come prescritto dall'Anac". In particolare "si è di fatto determinata l'impossibilità procedurale di modificare gli atti per renderli conformi alle prescrizioni medesime, atteso che l'architettura telematica con la quale è strutturata la piattaforma di approvvigionamento digitale non consente, come già detto, interventi postumi di modifica e/o di integrazione degli atti di gara e dei termini della procedura una volta svolte, all'interno della medesima, tutti i passaggi procedurali previsti dal Codice degli Appalti". Da qui l'inevitabile decisione della revoca.

Siracusa News

Augusta

Affidamento per 25 anni dei servizi portuali negli scali di Augusta e Catania: l'Adsp revoca la procedura

Siracusa News

Affidamento per 25 anni dei servizi portuali negli scali di Augusta e Catania: l'Adsp revoca la procedura

05/27/2025 09:00

Dopo i rilievi dell'Anac il presidente dell'Autorità di sistema portuale ha annullato la procedura Alla fine, dopo i rilievi dell'Anac, è arrivata la revoca del bando per l'affidamento, in concessione, mediante finanza di progetto e per 25 anni dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Augusta e Catania, da parte dell'Autorità di sistema del mare della Sicilia orientale. Nei giorni scorsi il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina, una volta effettuati gli approfondimenti giuridici e tecnici con gli uffici e sentito il parere del Comitato di gestione che si è riunito il 15 maggio, con proprio decreto ha, dunque, annullato la procedura, contestata sia da una parte della politica sia degli operatori portuali. L'Adsp ha ritenuto che le osservazioni evidenziate dall'Anac, "vengono valutate dalla medesima rilevanti, nella misura in cui, in re ipsa , – si legge nell'atto presidenziale del 20 maggio- evidenziano profili della competizione idonei ad incidere sulla platea degli eventuali partecipanti, essendo questi ultimi potenzialmente in grado di suscitare una più ampia partecipazione, con conseguente incidenza sul rispetto del principio di concorrenza e favor partecipationis" nè "appare comunque possibile superare le osservazioni rilevate da Anac nel contesto di una gara telematica". La dinamica di svolgimento della gara telematica sulla piattaforma di approvvigionamento digitale, "in coerenza con gli obblighi di avvalersi della medesima, a rigore delle statuizioni di cui al Codice dei contratti rende di fatto impossibile modificare il bando e la lex specialis così come la conseguente proroga dei termini di presentazione delle offerte, come prescritto dall'Anac, atteso che l'architettura telematica con la quale è strutturata la piattaforma di

Dopo i rilievi dell'Anac il presidente dell'Autorità di sistema portuale ha annullato la procedura Alla fine, dopo i rilievi dell'Anac, è arrivata la revoca del bando per l'affidamento, in concessione, mediante finanza di progetto e per 25 anni dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Augusta e Catania, da parte dell'Autorità di sistema del mare della Sicilia orientale. Nei giorni scorsi il presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina, una volta effettuati gli approfondimenti giuridici e tecnici con gli uffici e sentito il parere del Comitato di gestione che si è riunito il 15 maggio, con proprio decreto ha, dunque, annullato la procedura, contestata sia da una parte della politica sia degli operatori portuali. L'Adsp ha ritenuto che le osservazioni evidenziate dall'Anac, "vengono valutate dalla medesima rilevanti, nella misura in cui, in re ipsa , - si legge nell'atto presidenziale del 20 maggio- evidenziano profili della competizione idonei ad incidere sulla platea degli eventuali partecipanti, essendo questi ultimi potenzialmente in grado di suscitare una più ampia partecipazione, con conseguente incidenza sul rispetto del principio di concorrenza e favor partecipationis" nè "appare comunque possibile superare le osservazioni rilevate da Anac nel contesto di una gara telematica". La dinamica di svolgimento della gara telematica sulla piattaforma di approvvigionamento digitale, "in coerenza con gli obblighi di avvalersi della medesima, a rigore delle statuizioni di cui al Codice dei contratti rende di fatto impossibile modificare il bando e la lex specialis così come la conseguente proroga dei termini di presentazione delle offerte, come prescritto dall'Anac, atteso che l'architettura telematica con la quale è strutturata la piattaforma di approvvigionamento digitale non consente interventi postumi di modifica e/o di integrazione degli atti di gara e dei termini della procedura una volta svolte, all'interno della medesima" - prosegue ancora il decreto. L'Autorità nazionale anticorruzione era intervenuta l'anno scorso sul bando dopo alcune segnalazioni su presunte anomalie riguardanti l'affidamento provvisorio di 44 attività e per 25 anni al raggruppamento temporaneo di imprese, con capofila la palermitana Operazioni e servizi portuali Palermo srl, con le catanesi La Portuale II soc. coop. Arl e Green service soc. coop. sociale, e le augustane Patania srl. ed Ecolsicilia srl che fanno riferimento alla famiglia dell'assessore Tania Patania. Dopo un'articolata ispezione l'Anac aveva rilevato alcune criticità del bando invitando l'Adsp a valutare anche l'annullamento in autotutela della procedura di affidamento. 27 Maggio 2025 © Riproduzione riservata - Termini e Condizioni Stampa Articolo © Riproduzione riservata - Termini e Condizioni.

Adnkronos.com

Focus

Taiwan: MSC Cruises espande le sue rotte con un tocco italiano

26 Maggio 2025_ MSC Cruises, parte della Mediterranean Shipping Company italiana, sta ampliando le sue rotte da Taiwan, offrendo nuove esperienze di... 27 maggio 2025 | 12.34 LETTURA: 1 minuti 26 Maggio 2025_ MSC Cruises, parte della Mediterranean Shipping Company italiana, sta ampliando le sue rotte da Taiwan, offrendo nuove esperienze di crociera nel Mediterraneo, in Alaska e nei Caraibi. La compagnia ha annunciato una serie di itinerari che includono la nuova nave MSC World America, progettata per attrarre i viaggiatori taiwanesi con un mix di eleganza europea e comfort americano. Inoltre, MSC offre vantaggi esclusivi come sconti per prenotazioni anticipate e upgrade gratuiti a cabine con balcone, per garantire un'esperienza di viaggio di alta qualità. La notizia è stata riportata da ttnmedia.com, evidenziando l'importanza della cultura italiana nel settore crocieristico. MSC Cruises è nota per le sue offerte di intrattenimento e gastronomia, inclusi ristoranti Eataly, che portano un pezzo d'Italia in alto mare.

Adnkronos.com

Taiwan: MSC Cruises espande le sue rotte con un tocco italiano

05/27/2025 12:47

26 Maggio 2025_ MSC Cruises, parte della Mediterranean Shipping Company italiana, sta ampliando le sue rotte da Taiwan, offrendo nuove esperienze di... 27 maggio 2025 | 12.34 LETTURA: 1 minuti 26 Maggio 2025_ MSC Cruises, parte della Mediterranean Shipping Company italiana, sta ampliando le sue rotte da Taiwan, offrendo nuove esperienze di crociera nel Mediterraneo, in Alaska e nei Caraibi. La compagnia ha annunciato una serie di itinerari che includono la nuova nave MSC World America, progettata per attrarre i viaggiatori taiwanesi con un mix di eleganza europea e comfort americano. Inoltre, MSC offre vantaggi esclusivi come sconti per prenotazioni anticipate e upgrade gratuiti a cabine con balcone, per garantire un'esperienza di viaggio di alta qualità. La notizia è stata riportata da ttnmedia.com, evidenziando l'importanza della cultura italiana nel settore crocieristico. MSC Cruises è nota per le sue offerte di intrattenimento e gastronomia, inclusi ristoranti Eataly, che portano un pezzo d'Italia in alto mare.

Adnkronos.com

Focus

Assogasliquidi: "Bene regolamento bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship"

Adnkronos.com

Assogasliquidi: "Bene regolamento bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship"

05/27/2025 15:28

"Un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa" 27 maggio 2025 | 15.23 LETTURA: 1 minuti "Pubblicato dopo un lungo e condiviso lavoro portato avanti dalle Istituzioni il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship nazionale, un provvedimento - unico in Europa - in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani". Così Assogasliquidi in una nota in cui "ringrazia e plaude all'ottimo lavoro congiunto svolto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi insieme alle associazioni rappresentative dell'armamento". Lo schema "è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, l'associazione ha avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e ancor più il bioGnl - in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione del trasporto marittimo". "L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento - cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo - offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il

"Un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa" 27 maggio 2025 | 15.23 LETTURA: 1 minuti "Pubblicato dopo un lungo e condiviso lavoro portato avanti dalle Istituzioni il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship nazionale, un provvedimento - unico in Europa - in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani". Così Assogasliquidi in una nota in cui "ringrazia e plaude all'ottimo lavoro congiunto svolto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi insieme alle associazioni rappresentative dell'armamento". Lo schema "è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, l'associazione ha avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e ancor più il bioGnl - in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione del trasporto marittimo". "L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento - cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo - offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a Gnl/bioGnl, rilanciando il ruolo dell'Italia come Hub strategico del Mediterraneo nel settore marittimo", conclude la nota.

Affari Italiani

Focus

Assogasliquidi: "Bene regolamento bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship"

Affari Italiani

Assogasliquidi: "Bene regolamento bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship"

05/27/2025 15:31

Roma, 27 mag. (Adnkronos) - "Pubblicato dopo un lungo e condiviso lavoro portato avanti dalle Istituzioni il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship nazionale, un provvedimento - unico in Europa - in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani". Così Assogasliquidi in una nota in cui "ringrazia e plaude all'ottimo lavoro congiunto svolto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi insieme alle associazioni rappresentative dell'armamento". Lo schema "è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, l'associazione ha avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e ancor più il bioGnl - in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione del trasporto marittimo". "L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento - cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo - offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a Gnl/bioGnl, rilanciando il ruolo dell'Italia come Hub strategico del Mediterraneo nel settore marittimo", conclude la nota.

Roma, 27 mag. (Adnkronos) - "Pubblicato dopo un lungo e condiviso lavoro portato avanti dalle Istituzioni il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio Gnl/bioGnl ship to ship nazionale, un provvedimento - unico in Europa - in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani". Così Assogasliquidi in una nota in cui "ringrazia e plaude all'ottimo lavoro congiunto svolto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi insieme alle associazioni rappresentative dell'armamento". Lo schema "è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, l'associazione ha avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e ancor più il bioGnl - in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione del trasporto marittimo". "L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento - cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo - offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a Gnl/bioGnl, rilanciando il ruolo dell'Italia come Hub strategico del Mediterraneo nel settore marittimo", conclude la nota.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Ansa.it

Focus

Gnv presenta Orion a Tangeri, promette investimenti su Marocco

Ansa.it

Gnv presenta Orion a Tangeri, promette investimenti su Marocco

05/27/2025 18:12

Catani, se porti adeguati useremo nuove navi su linee marocchine Gnv prosegue la scommessa sul Marocco, secondo mercato più importante dopo l'Italia per la compagnia di traghetti del gruppo Msc. La nuova nave "Gnv Orion", partita lo scorso 30 aprile dal cantiere di Gsi di Canton, prima di proseguire verso Genova dove completerà gli allestimenti prima di entrare in servizio a fine giugno, ha fatto tappa a Tangeri per una presentazione in anteprima ai rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali e a importanti partner della Compagnia sul territorio. Ed è stata l'occasione anche per anticipare i futuri investimenti in Marocco dove potrebbero essere utilizzate in futuro le nuove navi appena ordinate. "Abbiamo continuato a investire sul Marocco - ha detto Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - e anche quest'anno lo dimostriamo dedicando al trade marocchino due delle nostre navi riammodernate e digitalizzate - le smart ship "Fantastic" ed "Excelsior" Proseguiremo su questa strada con decisione e se ci saranno le giuste condizioni dedicheremo le nuove navi appena ordinate alle nostre linee marocchine". "Al momento - ha aggiunto - le 8 navi di nuova generazione (le 2 già arrivate e le 6 a Gnl ordinate) non possono operare in tutti i porti del Marocco a causa di alcuni limiti infrastrutturali, come ad esempio la lunghezza massima delle navi nel porto di Tanger Med ferma a 200 metri. Tuttavia, tali dimensioni rappresentano il nuovo standard per navi che possano offrire un maggiore confort a bordo e garantire un ridotto impatto ambientale. Pertanto, siamo confidenti e disponibili a dialogare con tutte le autorità del Paese affinché si riescano a trovare soluzioni condivise nell'ambito dei progetti infrastrutturali che il Governo ha già attivato". Nelle scorse settimane, Gnv aveva annunciato un ordine di ulteriori 4

Catani, se porti adeguati useremo nuove navi su linee marocchine Gnv prosegue la scommessa sul Marocco, secondo mercato più importante dopo l'Italia per la compagnia di traghetti del gruppo Msc. La nuova nave "Gnv Orion", partita lo scorso 30 aprile dal cantiere di Gsi di Canton, prima di proseguire verso Genova dove completerà gli allestimenti prima di entrare in servizio a fine giugno, ha fatto tappa a Tangeri per una presentazione in anteprima ai rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali e a importanti partner della Compagnia sul territorio. Ed è stata l'occasione anche per anticipare i futuri investimenti in Marocco dove potrebbero essere utilizzate in futuro le nuove navi appena ordinate. "Abbiamo continuato a investire sul Marocco - ha detto Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - e anche quest'anno lo dimostriamo dedicando al trade marocchino due delle nostre navi riammodernate e digitalizzate - le smart ship "Fantastic" ed "Excelsior" Proseguiremo su questa strada con decisione e se ci saranno le giuste condizioni dedicheremo le nuove navi appena ordinate alle nostre linee marocchine". "Al momento - ha aggiunto - le 8 navi di nuova generazione (le 2 già arrivate e le 6 a Gnl ordinate) non possono operare in tutti i porti del Marocco a causa di alcuni limiti infrastrutturali, come ad esempio la lunghezza massima delle navi nel porto di Tanger Med ferma a 200 metri. Tuttavia, tali dimensioni rappresentano il nuovo standard per navi che possano offrire un maggiore confort a bordo e garantire un ridotto impatto ambientale. Pertanto, siamo confidenti e disponibili a dialogare con tutte le autorità del Paese affinché si riescano a trovare soluzioni condivise nell'ambito dei progetti infrastrutturali che il Governo ha già attivato". Nelle scorse settimane, Gnv aveva annunciato un ordine di ulteriori 4 nuove navi alimentate a Gnl che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla compagnia di incrementare la propria flotta di 8 nuove unità tra il 2025 e il 2030.

Corriere Marittimo

Focus

MSC Crociere ai Caraibi tutto l'anno con due navi, dal 2027 anche durante la stagione estiva

Ginevra MSC Crociere ha annunciato che MSC Opera sarà operativa tutto l'anno nel Sud dei Caraibi, con entusiasmanti nuovi itinerari per la stagione invernale 2026/2027 e quella estiva 2027. Le prenotazioni sono già aperte. Per la prima volta, la Compagnia posizionerà una nave nel Sud dei Caraibi anche durante la stagione estiva e ben due navi nel periodo invernale, offrendo agli ospiti maggiori opportunità di esplorare le affascinanti destinazioni di questa splendida regione per tutto l'anno. MSC Opera sarà protagonista della nuova offerta MSC nei Caraibi con partenza da La Romana (Repubblica Dominicana) a partire dal 16 novembre 2026 e proseguiranno per tutto l'anno.Da aprile 2027, si aggiungerà un secondo porto di imbarco Fort-de-France, capitale della Martinica, un importante hub dei Caraibi francesi, facilmente raggiungibile anche dall'Europa.Leonardo Massa, vice president Southern Europe Divisione Crociere gruppo MSC ha dichiarato: Il posizionamento annuale di MSC Opera nel Sud dei Caraibi rappresenta un passo strategico molto importante per la nostra Compagnia, in linea con la crescente domanda di itinerari esotici, flessibili e sempre più personalizzabili. È un segnale concreto della nostra volontà di rafforzare ulteriormente la nostra presenza in un'area dal forte potenziale turistico e apprezzata da un pubblico internazionale sempre più vasto ed esigente. Per la prima volta, saremo operativi in questa regione anche durante la stagione estiva, estendendo così la possibilità per i nostri ospiti di vivere l'esperienza MSC in queste splendide destinazioni per tutto l'anno. Durante la stagione invernale 2026/2027, inoltre, avremo il piacere di posizionare ben due navi nella regione. Infatti, accanto a MSC Opera sarà presente anche MSC Seaview, permettendoci di ampliare ulteriormente l'offerta e di coprire un numero ancora maggiore di destinazioni, porti d'imbarco e combinazioni di itinerari. Gli itinerari saranno di 7 notti, ma MSC offrirà anche un'opzione butterfly che permetterà ai viaggiatori di combinare due crociere consecutive per un'esperienza completa di 14 notti, visitando porti diversi ogni settimana.Alcuni dei punti salienti dei nuovi itinerari di MSC Opera:La Romana, Repubblica Dominicana: offre ai visitatori un perfetto equilibrio tra relax, cultura e bellezze naturali, con spiagge incontaminate, botteghe artigianali locali, deliziosi piatti a base di pesce e la vicinanza a luoghi rinomati come l'incantevole Cueva de las Maravillas.Isola Catalina, Repubblica Dominicana: è il paradiso tropicale ideale per una vacanza indimenticabile all'insegna del relax e dell'avventura. L'isola è rinomata per le sue acque cristalline, le spiagge di sabbia bianca e le vivaci barriere coralline dove è possibile fare vasta gamma di attività come snorkeling e immersioni.Fort-de-France, Martinica: La Martinica incanta i visitatori da tutto il mondo con le sue rinomate meraviglie naturali, il fascino storico e le splendide baie e spiagge. Nella vivace capitale Fort-de-France, gli ospiti possono esplorare l'architettura colorata, i mercati animati e i negozi locali, oppure avventurarsi

oltre per scoprire le famose distillerie di rum dell'isola, la rigogliosa foresta pluviale e le spiagge idilliache.Virgin Gorda, Isole Vergini Britanniche: è una delle destinazioni più pittoresche e tranquille delle Isole Vergini Britanniche, offre un'esperienza caraibica indimenticabile. I visitatori possono esplorare le famose Baths, rilassarsi su spiagge incontaminate o godersi i sentieri panoramici per escursioni come il Gorda Peak National Park, con viste mozzafiato sull'isola.St. John's, Antigua e Barbuda: è la capitale, famosa per le sue vivaci case colorate, i suggestivi luoghi storici come la fortezza di Fort James e l'accesso ad alcune delle spiagge più belle dei Caraibi ideali per rilassarsi al sole o praticare attività acquatiche. Gli itinerari di MSC Opera includeranno altre 10 affascinanti destinazioni, tra cui Oranjestad (Aruba), Bridgetown (Barbados), Kralendijk (Bonaire, Saint Eustatius), Willemstad (Curaçao), Baia di Samaná (Repubblica Dominicana), Saint George (Grenada), Pointe-à-Pitre (Guadalupa), Philipsburg (Antille Olandesi), Basseterre (Saint Kitts e Nevis) e Road Town (Isole Vergini Britanniche).Durante l'inverno 2026/2027 anche MSC Seaview offrirà crociere di 7 notti da Fort-de-France verso destinazioni quali Pointe-à-Pitre (Guadalupa), Philipsburg (Sint Maarten), St. John's (Antigua e Barbuda), Basseterre (Saint Kitts e Nevis), Roseau (Dominica), Bridgetown (Barbados), Kingstown (Saint Vincent e Grenadine), Saint George (Grenada) e Castries (Saint Lucia).MSC Seaview è dotata di un'incredibile passeggiata sul mare a 360° con balaustre in vetro che gira interamente intorno alla nave rendendo l'esperienza in nave, davvero unica.MSC OperaMSC Opera è una delle quattro navi della classe Lirica, che offre agli ospiti l'accesso a destinazioni esclusive con itinerari davvero unici e un servizio ancora più personalizzato, grazie alle dimensioni contenute di questa classe di navi.La nave propone una varietà di opzioni gastronomiche di alto livello, tra cui due ristoranti principali con un'ampia scelta di specialità mediterranee e internazionali per deliziare il palato degli ospiti, oltre a diversi bar e lounge per soddisfare ogni preferenza.Per le famiglie, sono disponibili aree gioco dedicate a bambini e adolescenti di tutte le età, incluso un emozionante spray park, giochi di realtà virtuale e club esclusivi a loro riservati.A bordo ci sono numerose opzioni per fitness e relax, tra cui una palestra Technogym®, un percorso per power walking, minigolf, shuffleboard e la MSC Aurea Spa, che offre massaggi e trattamenti rigeneranti, oltre a un'area termale completa di bagno turco e sauna.

Informare

Focus

Approvato in Italia lo schema di regolamento portuale per operazioni di bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship

Informare

Approvato in Italia lo schema di regolamento portuale per operazioni di bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship

05/27/2025 16:48

Carburante decisivo - sottolinea Assogasliquidi - per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto marittimo Roma 27 maggio 2025 È stato pubblicato il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship nazionale, un provvedimento - unico in Europa - in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani. Assogasliquidi ha espresso compiacimento per il lavoro congiunto svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il comando generale delle Capitanerie di Porto ed il corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi assieme alle associazioni rappresentative dell'armamento. Assogasliquidi ha sottolineato che lo schema è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del GNL che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. «Questa novità - ha evidenziato inoltre l'associazione in una nota - contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del GNL, e ancor più il bioGNL, in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione del trasporto marittimo». «L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo - prosegue la nota - offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a GNL/bioGNL, rilanciando il ruolo dell'Italia come hub strategico del Mediterraneo nel settore marittimo».

Carburante decisivo - sottolinea Assogasliquidi - per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto marittimo Roma 27 maggio 2025 È stato pubblicato il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship nazionale, un provvedimento - unico in Europa - in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani. Assogasliquidi ha espresso compiacimento per il lavoro congiunto svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il comando generale delle Capitanerie di Porto ed il corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi assieme alle associazioni rappresentative dell'armamento. Assogasliquidi ha sottolineato che lo schema è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del GNL che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. «Questa novità - ha evidenziato inoltre l'associazione in una nota - contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del GNL, e ancor più il bioGNL, in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei di decarbonizzazione del trasporto marittimo». «L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo - prosegue la nota - offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a GNL/bioGNL, rilanciando il ruolo dell'Italia come hub strategico del Mediterraneo nel settore marittimo».

Informatore Navale

Focus

GNV OMAGGIA IL MAROCCO E ANNUNCIA IMPORTANTI INVESTIMENTI SUL PAESE

Informatore Navale

GNV OMAGGIA IL MAROCCO E ANNUNCIA IMPORTANTI INVESTIMENTI SUL PAESE

05/27/2025 16:00

La Compagnia di traghetti del Gruppo MSC organizza un evento a Tangeri per: Presentare in anteprima a stakeholder e media marocchini "GNV Orion", la nuova nave in arrivo dal cantiere GSI di Canton, in Cina. Anticipare quella che potrebbe essere l'offerta futura, con il possibile e auspicato utilizzo delle nuove navi appena ordinate sul trade marocchino. Tangeri (Marocco), 27 maggio 2025 - GNV (Gruppo MSC) rende omaggio al Marocco, il secondo mercato più importante per la Compagnia dopo l'Italia, con una tappa speciale a Tangeri. L'occasione è l'arrivo nel Mediterraneo di GNV Orion, la nuova nave partita lo scorso 30 aprile dal cantiere GSI di Canton, in Cina. Prima di proseguire verso Genova, dove arriverà entro la fine del mese per ultimare gli allestimenti in vista dell'entrata in servizio a fine giugno, la nave ha fatto scalo nel porto della città marocchina: un gesto simbolico per celebrare l'imminente inizio della grande operazione Marhaba 2025 (5 giugno – 15 settembre) e il forte legame che ha GNV con il Paese. La Compagnia ha infatti organizzato un evento speciale a bordo della nuova GNV Orion, offrendo un'anteprima esclusiva della nave a una platea di rilievo: rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali, importanti partner della Compagnia sul territorio, come la Banca Popolare del Marocco, Media locali, alla presenza tra gli altri dell'Amministratore delegato di GNV, Matteo Catani, assieme con il Partner della Compagnia in Marocco, Mohammed Kabbaj. Nelle scorse settimane, GNV ha annunciato un ordine di ulteriori 4 nuove navi alimentate a GNL che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla Compagnia di incrementare la propria flotta di 8 nuove unità tra il 2025 e il 2030. A questo proposito, nel corso dell'evento odierno il CEO di GNV, Matteo Catani, ha annunciato alla Stampa ulteriori importanti investimenti sul Paese anticipando quella che potrebbe essere l'offerta futura e l'auspicato utilizzo di queste nuove navi appena ordinate sul trade

La Compagnia di traghetti del Gruppo MSC organizza un evento a Tangeri per: Presentare in anteprima a stakeholder e media marocchini "GNV Orion", la nuova nave in arrivo dal cantiere GSI di Canton, in Cina. Anticipare quella che potrebbe essere l'offerta futura, con il possibile e auspicato utilizzo delle nuove navi appena ordinate sul trade marocchino. Tangeri (Marocco), 27 maggio 2025 - GNV (Gruppo MSC) rende omaggio al Marocco, il secondo mercato più importante per la Compagnia dopo l'Italia, con una tappa speciale a Tangeri. L'occasione è l'arrivo nel Mediterraneo di GNV Orion, la nuova nave partita lo scorso 30 aprile dal cantiere GSI di Canton, in Cina. Prima di proseguire verso Genova, dove arriverà entro la fine del mese per ultimare gli allestimenti in vista dell'entrata in servizio a fine giugno, la nave ha fatto scalo nel porto della città marocchina: un gesto simbolico per celebrare l'imminente inizio della grande operazione Marhaba 2025 (5 giugno – 15 settembre) e il forte legame che ha GNV con il Paese. La Compagnia ha infatti organizzato un evento speciale a bordo della nuova GNV Orion, offrendo un'anteprima esclusiva della nave a una platea di rilievo: rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali, importanti partner della Compagnia sul territorio, come la Banca Popolare del Marocco, Media locali, alla presenza tra gli altri dell'Amministratore delegato di GNV, Matteo Catani, assieme con il Partner della Compagnia in Marocco, Mohammed Kabbaj. Nelle scorse settimane, GNV ha annunciato un ordine di ulteriori 4 nuove navi alimentate a GNL che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla Compagnia di incrementare la propria flotta di 8 nuove unità tra il 2025 e il 2030. A questo proposito, nel corso dell'evento odierno il CEO di GNV, Matteo Catani, ha annunciato alla Stampa ulteriori importanti investimenti sul Paese anticipando quella che potrebbe essere l'offerta futura e l'auspicato utilizzo di queste nuove navi appena ordinate sul trade marocchino. Matteo Catani ha dichiarato: "GNV sta proseguendo un importante piano di rinnovamento della flotta, un'iniziativa volta a trasformare il settore marittimo attraverso tecnologie all'avanguardia e soluzioni sostenibili. Grazie anche alle nuove navi vogliamo conseguire obiettivi sfidanti e migliorare i nostri servizi a 360° raccogliendo le nuove sfide del mercato, rinnovando e fissando nuovi traguardi per tutto il comparto. Attraverso il miglioramento dell'esperienza di viaggio, degli spazi a bordo, puntando su sicurezza, sostenibilità, comfort e tecnologia, desideriamo rafforzare il nostro ruolo ed essere riconosciuti leader nel settore dei traghetti per il valore creato a beneficio di passeggeri e clienti. L'ordine di ulteriori nuove unità dimostra, ancora una volta, che per GNV la sostenibilità ambientale e la sicurezza sono elementi chiave e fattori irrinunciabili del fare impresa, oltre che una leva competitiva fondamentale per conseguire gli obiettivi aziendali". "Il Marocco - ha sottolineato ancora Catani - merita questi

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

investimenti e innovazioni di prim'ordine, e noi vogliamo lavorare con le autorità del Paese con l'ambizione di renderli disponibili anche qui. Oggi presentiamo GNV Orion, una nave moderna alimentata a combustibile tradizionale ma dotata di tecnologie avanzate che riducono le emissioni di oltre il 30% per unità trasportata rispetto alle unità precedenti. Si tratta del primo passo di un più ampio piano di rinnovamento della flotta. In totale, sei nuove navi alimentate a GNL arricchiranno la flotta GNV. Le prime due (GNV Virgo e GNV Aurora), attualmente in costruzione presso i cantieri GSI, entreranno in servizio entro fine anno con una riduzione delle emissioni di CO superiore al 50% rispetto alle unità di precedente generazione. Le altre quattro, attese dal 2028, saranno le più grandi e sostenibili del Mediterraneo, con oltre 500 cabine, fino a 2.500 passeggeri e oltre 3.500 metri lineari di garage. Tale importante operazione fornisce un ulteriore forte impulso al percorso di transizione verso modelli più sostenibili che GNV ha già intrapreso e in cui crede molto considerandolo una fondamentale leva di competitività anche per i territori che collega". GNV è oggi il primo vettore di traghetti nel Mediterraneo per numero di letti disponibili, la caratteristica più richiesta dal target marocchino, e il secondo per capacità di stivaggio di veicoli e merci. Sono proprio queste le caratteristiche che hanno consentito alla Compagnia di consolidare la propria presenza in Marocco. "Abbiamo continuato a investire sul Marocco - ha concluso Catani - e anche quest'anno lo dimostriamo dedicando al trade marocchino due delle nostre navi riammodernate e digitalizzate - le smart ship 'Fantastic' ed 'Excelsior'. Proseguiremo su questa strada con decisione e se ci saranno le giuste condizioni dedicheremo le nuove navi appena ordinate alle nostre linee marocchine. Al momento le 8 navi di nuova generazione (le 2 già arrivate e le 6 a GNL ordinate) non possono operare in tutti i porti del Marocco a causa di alcuni limiti infrastrutturali, come ad esempio la lunghezza massima delle navi nel porto di Tanger Med ferma a 200 metri. Tuttavia, tali dimensioni rappresentano il nuovo standard per navi che possano offrire un maggiore confort a bordo e garantire un ridotto impatto ambientale. Pertanto, siamo confidenti e disponibili a dialogare con tutte le autorità del Paese affinché si riescano a trovare soluzioni condivise nell'ambito dei progetti infrastrutturali che il Governo ha già attivato. Abbiamo l'ambizione di poter contribuire così allo sviluppo sostenibile del Paese offrendo allo stesso tempo un servizio più efficiente per i milioni di marocchini che ogni estate rientrano in patria". Quello marocchino è un trade importante per la Compagnia che è operativa nei porti del paese nordafricano da oltre quindici anni. Nel 2024 GNV ha trasportato circa 455.000 passeggeri sulle sole linee del Marocco e quest'anno la Compagnia punta a migliorare ulteriormente questo risultato. Il Partner della Compagnia in Marocco, Mohammed Kabbaj ha commentato: "Negli ultimi anni GNV in Marocco ha già investito in due nuove strutture, un ufficio commerciale e amministrativo a Tangeri e un ufficio di biglietteria e di gestione di tutte le operazioni portuali a Nador e intende consolidare il proprio ruolo di partner strategico e affidabile del Paese proseguendo su questa strada. Nella sola struttura di Nador, avviata un anno fa dopo un'importante operazione di recupero di un immobile storico, la Compagnia ha inaugurato nelle scorse settimane un nuovo contact center e occupa in totale una sessantina di risorse.

Informatore Navale

Focus

Lavoriamo quotidianamente a stretto contatto con la Marina mercantile e con la Fondazione Mohammed V, sempre presente nei porti e sulle nostre navi, per garantire il successo dalla grande operazione Marhaba che consentirà anche quest'anno a oltre 3 milioni di cittadini marocchini di tutto il mondo di viaggiare d'estate tra il loro Paese di residenza e quello di origine. Oggi più che mai siamo pronti a dare vita a un programma di sviluppo di lungo periodo finalizzato a migliorare ulteriormente la nostra offerta nel Paese. E lo siamo anche perché facciamo parte con orgoglio di un grande Gruppo (MSC) che possiede know how e capacità importanti oltre che visione sull'industria dello shipping e della logistica a livello globale e che ha investito già molto, anche di recente, sul Marocco (ndr. l'ultimo investimento del Gruppo attraverso la joint venture con Marsa Maroc, l'operatore portuale marocchino, per sviluppare un nuovo terminal di contenitori a Nador)". A proposito delle novità dei servizi, è intervenuta più nel dettaglio Carole Montarsolo, Trade manager di GNV per la destinazione Marocco: "Quest'anno abbiamo deciso di impiegare le prime due smart ship della flotta sulle rotte del Marocco. Con un investimento di diversi milioni di euro, tali navi hanno subito un rinnovamento strutturale dei servizi di bordo con il supporto di un'ampia gamma di tecnologie digitali per accompagnare i clienti nella loro esperienza. Tale programma, assieme a quello dell'ingresso di nuove navi annunciato dal nostro CEO Matteo Catani, rientra nel nuovo posizionamento commerciale di GNV, che pone il cliente al centro, con l'obiettivo di farlo sentire protagonista in ogni fase del viaggio. Prestiamo infatti molta attenzione all'accoglienza e alla qualità del servizio offerto sulle nostre navi. Gli interventi sulle smart ship hanno permesso tra l'altro l'installazione di chioschi digitali, cinema, SPA, nuovi parchi giochi con strutture gonfiabili per i bambini e la creazione de 'La Piazza', uno spazio di incontro vivace e dinamico, di shopping e relax, pensato per offrire un'esperienza indimenticabile in ogni momento del viaggio". "Da diversi anni inoltre - ha sottolineato Montarsolo - collaboriamo con gli chef marocchini per offrire esperienze culinarie autentiche. Quest'anno siamo orgogliosi di presentare i nostri nuovi menu, che combinano armoniosamente i sapori mediterranei marocchini e italiani. Abbiamo infine rafforzato l'infrastruttura di bordo con la migliore rete wi-fi possibile per ottimizzare la connettività nelle varie aree della nave, con l'obiettivo di offrire un servizio superiore ai nostri passeggeri". "Sul fronte del personale, anche grazie alla partnership siglata lo scorso anno tra GNV, ISEM (Institut Supérieur d'Etudes Maritimes) e l'Accademia della Marina Mercantile di Genova, stiamo definendo un terreno comune per avviare una più stretta collaborazione finalizzata all'assunzione di un numero sempre maggiore di personale marocchino a bordo delle nostre navi. Un'iniziativa che migliora non solo l'occupazione locale, ma anche la qualità del servizio e la comprensione delle esigenze dei nostri clienti".

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informatore Navale

Focus

Approvato regolamento portuale per bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship: primi in Europa a fissare regole comuni per i porti

Informatore Navale

Approvato regolamento portuale per bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship: primi in Europa a fissare regole comuni per i porti

05/27/2025 16:08

Pubblicato dopo un lungo e condiviso lavoro portato avanti dalle Istituzioni il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship nazionale, un provvedimento – unico in Europa – in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani Assogasliquidi ringrazia e plaude all'ottimo lavoro congiunto svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi insieme alle associazioni rappresentative dell'armamento Roma, 27 maggio 2025 - Lo schema è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del GNL che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, l'associazione ha avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del GNL – e ancor più il bioGNL – in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo. L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento – cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo – offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a GNL/bioGNL, rilanciando il ruolo dell'Italia come HUB strategico del Mediterraneo nel settore marittimo.

Pubblicato dopo un lungo e condiviso lavoro portato avanti dalle Istituzioni il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio GNL/bioGNL ship to ship nazionale, un provvedimento - unico in Europa - in quanto individua regole comuni per tutti i porti italiani Assogasliquidi ringrazia e plaude all'ottimo lavoro congiunto svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto ed il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi insieme alle associazioni rappresentative dell'armamento Roma, 27 maggio 2025 - Lo schema è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del GNL che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, l'associazione ha avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio. Questa novità contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del GNL - e ancor più il bioGNL - in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo. L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento - cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo - offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a GNL/bioGNL, rilanciando il ruolo dell'Italia come HUB strategico del Mediterraneo nel settore marittimo.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Informazioni Marittime

Focus

Cma Cgm realizzerà un nuovo container terminal in Vietnam

Il gruppo francese ha firmato un accordo con la Saigon Newport Corporation Cma Cgm di aver firmato un accordo con la vietnamita Saigon Newport Corporation per costruire un nuovo container terminal in acque profonde nel porto di Haiphong. Con un investimento previsto di 600 milioni di dollari, la struttura sarà realizzata sulle banchine 7 e 8 della nuova area portuale di Lach Huyen e avrà una capacità di movimentazione annua di circa 1,9 milioni di teu. Il terminal potrà essere operativo dal 2028. Il gruppo armatoriale francese è presente in Vietnam dal 1989 impiegando attualmente più di 550 persone. Ventinove servizi di linea Cma Cgm fanno scalo nei porti vietnamiti. La società con sede a Marsiglia è inoltre comproprietaria del terminal Gemalink di Cai Mep e del Vietnam International Container Terminal di Ho Chi Minh City. Condividi Tag cma cgm Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Cma Cgm realizzerà un nuovo container terminal in Vietnam

05/27/2025 11:11

Il gruppo francese ha firmato un accordo con la Saigon Newport Corporation Cma Cgm di aver firmato un accordo con la vietnamita Saigon Newport Corporation per costruire un nuovo container terminal in acque profonde nel porto di Haiphong. Con un investimento previsto di 600 milioni di dollari, la struttura sarà realizzata sulle banchine 7 e 8 della nuova area portuale di Lach Huyen e avrà una capacità di movimentazione annua di circa 1,9 milioni di teu. Il terminal potrà essere operativo dal 2028. Il gruppo armatoriale francese è presente in Vietnam dal 1989 impiegando attualmente più di 550 persone. Ventinove servizi di linea Cma Cgm fanno scalo nei porti vietnamiti. La società con sede a Marsiglia è inoltre comproprietaria del terminal Gemalink di Cai Mep e del Vietnam International Container Terminal di Ho Chi Minh City. Condividi Tag cma cgm Articoli correlati.

Informazioni Marittime

Focus

GNV annuncia importanti investimenti sulle rotte del Marocco

Informazioni Marittime

GNV annuncia importanti investimenti sulle rotte del Marocco

05/27/2025 16:12

La compagnia ha presentato in anteprima a stakeholder e media del pase nordafricano "GNV Orion", la nuova nave in arrivo dal cantiere GSI di Canton, in Cina La compagnia GNV (guppo MSC) rende omaggio al Marocco, il secondo mercato più importante per la Compagnia dopo l'Italia, con una tappa speciale a Tangeri. L'occasione è l'arrivo nel Mediterraneo di GNV Orion , la nuova nave partita lo scorso 30 aprile dal cantiere GSI di Canton, in Cina. Prima di proseguire verso Genova, dove arriverà entro la fine del mese per ultimare gli allestimenti in vista dell'entrata in servizio a fine giugno, la nave ha fatto scalo nel porto della città marocchina: un gesto simbolico per celebrare l'imminente inizio della grande operazione Marhaba 2025 (5 giugno - 15 settembre) e il forte legame che ha GNV con il Paese. La compagnia ha infatti organizzato un evento speciale a bordo della nuova GNV Orion , offrendo un'anteprima esclusiva della nave a una platea di rilievo: rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali, importanti partner della Compagnia sul territorio, come la Banca Popolare del Marocco, Media locali, alla presenza tra gli altri dell'amministratore delegato di GNV, Matteo Catani, assieme con il partner della compagnia in Marocco, Mohammed Kabbaj. Nelle scorse settimane, GNV ha annunciato un ordine di ulteriori 4 nuove navi alimentate a GNL che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla compagnia di incrementare la propria flotta di 8 nuove unità tra il 2025 e il 2030. A questo proposito, nel corso dell'evento, Catani ha annunciato alla stampa ulteriori importanti investimenti sul Paese anticipando quella che potrebbe essere l'offerta futura e l'auspicato utilizzo di queste nuove navi appena ordinate GNV è oggi il primo vettore di traghetti nel Mediterraneo per numero di letti disponibili, la caratteristica più richiesta dal target marocchino, e il secondo per capacità di stivaggio di veicoli e merci. Sono proprio queste le caratteristiche che hanno consentito alla Compagnia di consolidare la propria presenza in Marocco. Quello

La compagnia ha presentato in anteprima a stakeholder e media del pase nordafricano "GNV Orion", la nuova nave in arrivo dal cantiere GSI di Canton, in Cina La compagnia GNV (guppo MSC) rende omaggio al Marocco, il secondo mercato più importante per la Compagnia dopo l'Italia, con una tappa speciale a Tangeri. L'occasione è l'arrivo nel Mediterraneo di GNV Orion , la nuova nave partita lo scorso 30 aprile dal cantiere GSI di Canton, in Cina. Prima di proseguire verso Genova, dove arriverà entro la fine del mese per ultimare gli allestimenti in vista dell'entrata in servizio a fine giugno, la nave ha fatto scalo nel porto della città marocchina: un gesto simbolico per celebrare l'imminente inizio della grande operazione Marhaba 2025 (5 giugno - 15 settembre) e il forte legame che ha GNV con il Paese. La compagnia ha infatti organizzato un evento speciale a bordo della nuova GNV Orion , offrendo un'anteprima esclusiva della nave a una platea di rilievo: rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali, importanti partner della Compagnia sul territorio, come la Banca Popolare del Marocco, Media locali, alla presenza tra gli altri dell'amministratore delegato di GNV, Matteo Catani, assieme con il partner della compagnia in Marocco, Mohammed Kabbaj. Nelle scorse settimane, GNV ha annunciato un ordine di ulteriori 4 nuove navi alimentate a GNL che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla compagnia di incrementare la propria flotta di 8 nuove unità tra il 2025 e il 2030. A questo proposito, nel corso dell'evento, Catani ha annunciato alla stampa ulteriori importanti investimenti sul Paese anticipando quella che potrebbe essere l'offerta futura e l'auspicato utilizzo di queste nuove navi appena ordinate GNV è oggi il primo vettore di traghetti nel Mediterraneo per numero di letti disponibili, la caratteristica più richiesta dal target marocchino, e il secondo per capacità di stivaggio di veicoli e merci. Sono proprio queste le caratteristiche che hanno consentito alla Compagnia di consolidare la propria presenza in Marocco. Quello marocchino è un trade importante per la compagnia che è operativa nei porti del paese nordafricano da oltre quindici anni. Nel 2024 GNV ha trasportato circa 455.000 passeggeri sulle sole linee del Marocco e quest'anno la compagnia punta a migliorare ulteriormente questo risultato. Condividi Tag gnv lavoro Articoli correlati.

Sea Reporter

Focus

GNV rende omaggio al Marocco e annuncia importanti investimenti sul paese

Sea Reporter

GNV rende omaggio al Marocco e annuncia importanti investimenti sul paese

05/27/2025 14:18 Redazione Seareporter

Tangeri (Marocco) – GNV (Gruppo MSC) rende omaggio al Marocco, il secondo mercato più importante per la Compagnia dopo l'Italia, con una tappa speciale a Tangeri. L'occasione è l'arrivo nel Mediterraneo di GNV Orion, la nuova nave partita lo scorso 30 aprile dal cantiere GSI di Canton, in Cina. Prima di proseguire verso Genova, dove arriverà entro la fine del mese per ultimare gli allestimenti in vista dell'entrata in servizio a fine giugno, la nave ha fatto scalo nel porto della città marocchina: un gesto simbolico per celebrare l'imminente inizio della grande operazione Marhaba 2025 (5 giugno – 15 settembre) e il forte legame che ha GNV con il Paese. La Compagnia ha infatti organizzato un evento speciale a bordo della nuova GNV Orion, offrendo un'anteprima esclusiva della nave a una platea di rilievo: rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali, importanti partner della Compagnia sul territorio, come la Banca Popolare del Marocco Media locali , alla presenza tra gli altri dell'Amministratore delegato di GNV, Matteo Catani , assieme con il Partner della Compagnia in Marocco, Mohammed Kabbaj Nelle scorse settimane, GNV ha annunciato un ordine di ulteriori 4 nuove navi alimentate a GNL che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla Compagnia di incrementare la propria flotta di 8 nuove unità tra il 2025 e il 2030. A questo proposito, nel corso dell'evento odierno il CEO di GNV, Matteo Catani, ha annunciato alla Stampa ulteriori importanti investimenti sul Paese anticipando quella che potrebbe essere l'offerta futura e l'auspicato utilizzo di queste nuove navi appena ordinate sul trade marocchino. Matteo Catani ha dichiarato: "GNV sta proseguendo un importante piano di rinnovamento della flotta, un'iniziativa volta a trasformare il settore marittimo attraverso tecnologie all'avanguardia e soluzioni sostenibili. Grazie anche alle nuove navi vogliamo conseguire obiettivi sfidanti e migliorare i nostri servizi a 360° raccogliendo le nuove sfide del mercato, rinnovando e fissando nuovi traguardi per tutto il comparto. Attraverso il miglioramento dell'esperienza di viaggio, degli spazi a bordo, puntando su sicurezza, sostenibilità, comfort e tecnologia, desideriamo rafforzare il nostro ruolo ed essere riconosciuti leader nel settore dei traghetti per il valore creato a beneficio di passeggeri e clienti. L'ordine di ulteriori nuove unità dimostra, ancora una volta, che per GNV la sostenibilità ambientale e la sicurezza sono elementi chiave e fattori irrinunciabili del fare impresa, oltre che una leva competitiva fondamentale per conseguire gli obiettivi aziendali". "Il Marocco - ha sottolineato ancora Catani - merita questi investimenti e innovazioni di prim'ordine, e noi vogliamo lavorare con le autorità del Paese con l'ambizione di renderli disponibili anche qui. Oggi presentiamo GNV Orion, una nave moderna alimentata a combustibile tradizionale ma dotata di tecnologie avanzate che riducono le emissioni di oltre il 30% per unità trasportata rispetto alle unità precedenti. Si tratta del primo

passo di un più ampio piano di rinnovamento della flotta. In totale, sei nuove navi alimentate a GNL arricchiranno la flotta GNV. Le prime due (GNV Virgo e GNV Aurora), attualmente in costruzione presso i cantieri GSI, entreranno in servizio entro fine anno con una riduzione delle emissioni di CO superiore al 50% rispetto alle unità di precedente generazione. Le altre quattro, attese dal 2028, saranno le più grandi e sostenibili del Mediterraneo, con oltre 500 cabine, fino a 2.500 passeggeri e oltre 3.500 metri lineari di garage. Tale importante operazione fornisce un ulteriore forte impulso al percorso di transizione verso modelli più sostenibili che GNV ha già intrapreso e in cui crede molto considerandolo una fondamentale leva di competitività anche per i territori che collega". GNV è oggi il primo vettore di traghetti nel Mediterraneo per numero di letti disponibili, la caratteristica più richiesta dal target marocchino, e il secondo per capacità di stivaggio di veicoli e merci. Sono proprio queste le caratteristiche che hanno consentito alla Compagnia di consolidare la propria presenza in Marocco. "Abbiamo continuato a investire sul Marocco - ha concluso Catani - e anche quest'anno lo dimostriamo dedicando al trade marocchino due delle nostre navi riammodernate e digitalizzate - le smart ship 'Fantastic' ed 'Excelsior'. Proseguiremo su questa strada con decisione e se ci saranno le giuste condizioni dedicheremo le nuove navi appena ordinate alle nostre linee marocchine. Al momento le 8 navi di nuova generazione (le 2 già arrivate e le 6 a GNL ordinate) non possono operare in tutti i porti del Marocco a causa di alcuni limiti infrastrutturali, come ad esempio la lunghezza massima delle navi nel porto di Tanger Med ferma a 200 metri. Tuttavia, tali dimensioni rappresentano il nuovo standard per navi che possano offrire un maggiore confort a bordo e garantire un ridotto impatto ambientale. Pertanto, siamo confidenti e disponibili a dialogare con tutte le autorità del Paese affinché si riescano a trovare soluzioni condivise nell'ambito dei progetti infrastrutturali che il Governo ha già attivato. Abbiamo l'ambizione di poter contribuire così allo sviluppo sostenibile del Paese offrendo allo stesso tempo un servizio più efficiente per i milioni di marocchini che ogni estate rientrano in patria". Quello marocchino è un trade importante per la Compagnia che è operativa nei porti del paese nordafricano da oltre quindici anni. Nel 2024 GNV ha trasportato circa 455.000 passeggeri sulle sole linee del Marocco e quest'anno la Compagnia punta a migliorare ulteriormente questo risultato. Il Partner della Compagnia in Marocco, Mohammed Kabbaj ha commentato: "Negli ultimi anni GNV in Marocco ha già investito in due nuove strutture, un ufficio commerciale e amministrativo a Tangeri e un ufficio di biglietteria e di gestione di tutte le operazioni portuali a Nador e intende consolidare il proprio ruolo di partner strategico e affidabile del Paese proseguendo su questa strada. Nella sola struttura di Nador, avviata un anno fa dopo un'importante operazione di recupero di un immobile storico, la Compagnia ha inaugurato nelle scorse settimane un nuovo contact center e occupa in totale una sessantina di risorse. Lavoriamo quotidianamente a stretto contatto con la Marina mercantile e con la Fondazione Mohammed V, sempre presente nei porti e sulle nostre navi, per garantire il successo dalla grande operazione Marhaba che consentirà anche quest'anno a oltre 3 milioni di cittadini marocchini di tutto il mondo di viaggiare d'estate tra il loro Paese di residenza

e quello di origine. Oggi più che mai siamo pronti a dare vita a un programma di sviluppo di lungo periodo finalizzato a migliorare ulteriormente la nostra offerta nel Paese. E lo siamo anche perché facciamo parte con orgoglio di un grande Gruppo (MSC) che possiede know how e capacità importanti oltre che visione sull'industria dello shipping e della logistica a livello globale e che ha investito già molto, anche di recente, sul Marocco (ndr. l'ultimo investimento del Gruppo attraverso la joint venture con Marsa Maroc, l'operatore portuale marocchino, per sviluppare un nuovo terminal di contenitori a Nador)" A proposito delle novità dei servizi, è intervenuta più nel dettaglio Carole Montarsolo, Trade manager di GNV per la destinazione Marocco "Quest'anno abbiamo deciso di impiegare le prime due smart ship della flotta sulle rotte del Marocco. Con un investimento di diversi milioni di euro, tali navi hanno subito un rinnovamento strutturale dei servizi di bordo con il supporto di un'ampia gamma di tecnologie digitali per accompagnare i clienti nella loro esperienza. Tale programma, assieme a quello dell'ingresso di nuove navi annunciato dal nostro CEO Matteo Catani, rientra nel nuovo posizionamento commerciale di GNV, che pone il cliente al centro, con l'obiettivo di farlo sentire protagonista in ogni fase del viaggio. Prestiamo infatti molta attenzione all'accoglienza e alla qualità del servizio offerto sulle nostre navi. Gli interventi sulle smart ship hanno permesso tra l'altro l'installazione di chioschi digitali, cinema, SPA, nuovi parchi giochi con strutture gonfiabili per i bambini e la creazione de 'La Piazza', uno spazio di incontro vivace e dinamico, di shopping e relax, pensato per offrire un'esperienza indimenticabile in ogni momento del viaggio". "Da diversi anni inoltre - ha sottolineato Montarsolo - collaboriamo con gli chef marocchini per offrire esperienze culinarie autentiche. Quest'anno siamo orgogliosi di presentare i nostri nuovi menu, che combinano armoniosamente i sapori mediterranei marocchini e italiani. Abbiamo infine rafforzato l'infrastruttura di bordo con la migliore rete wi-fi possibile per ottimizzare la connettività nelle varie aree della nave, con l'obiettivo di offrire un servizio superiore ai nostri passeggeri". "Sul fronte del personale, anche grazie alla partnership siglata lo scorso anno tra GNV, ISEM (Institut Supérieur d'Etudes Maritimes) e l'Accademia della Marina Mercantile di Genova, stiamo definendo un terreno comune per avviare una più stretta collaborazione finalizzata all'assunzione di un numero sempre maggiore di personale marocchino a bordo delle nostre navi. Un'iniziativa che migliora non solo l'occupazione locale, ma anche la qualità del servizio e la comprensione delle esigenze dei nostri clienti".

Sea Reporter

Focus

Genova Industrie Navali annuncia nuova partnership con Lagomarsino Anielli

– Il Gruppo GIN ha ufficializzato l'avvio di una nuova e significativa partnership con la Famiglia Pelizza, proprietaria di Lagomarsino Anielli, storica realtà genovese attiva dal 1946 nel settore dei trattamenti di superfici e della manutenzione per il settore navale e industriale. L'accordo prevede l'ingresso del Gruppo GIN nell'azionariato di Lagomarsino Anielli e l'acquisizione da parte di Lagomarsino Anielli della società Pitturazioni Navali Industriali (ex Luigi Amico), acquisita dal Gruppo a fine 2024. L'operazione, frutto di una visione condivisa volta a valorizzare le eccellenze del territorio, rappresenta un'importante espansione strategica e sinergica per il comparto delle riparazioni navali genovese e, più in generale, per l'intero settore cantieristico italiano, rafforzando i legami tra due realtà storiche tra loro complementari, con l'obiettivo di ampliarne le potenzialità e l'offerta sul mercato. Genova Industrie Navali (GIN) holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, entrambi fondati nel 1928, è oggi uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo fra i principali player privati della cantieristica in Italia. Grazie a un network di partecipate e partner consolidati, è in grado di operare nel segmento navi e mega yachts – dalla costruzione, alle riparazioni e refit, dalla trasformazione allo ship recycling. Genova Industrie Navali vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio),Marsiglia (3 Bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino (circa 100 mila metri quadrati per la realizzazione di un sito dedicato allo ship recyling e alla cantieristica). Ogni individuo e ogni azienda che agisce all'interno del gruppo GIN è artefice di quella che è l'idea condivisa di sviluppo; un futuro basato sulla continua ricerca di soluzioni efficienti, sostenibili e responsabili, al fine di diventare

- Il Gruppo GIN ha ufficializzato l'avvio di una nuova e significativa partnership con la Famiglia Pelizza, proprietaria di Lagomarsino Anielli, storica realtà genovese attiva dal 1946 nel settore dei trattamenti di superfici e della manutenzione per il settore navale e industriale. L'accordo prevede l'ingresso del Gruppo GIN nell'azionariato di Lagomarsino Anielli e l'acquisizione da parte di Lagomarsino Anielli della società Pitturazioni Navali Industriali (ex Luigi Amico), acquisita dal Gruppo a fine 2024. L'operazione, frutto di una visione condivisa volta a valorizzare le eccellenze del territorio, rappresenta un'importante espansione strategica e sinergica per il comparto delle riparazioni navali genovese e, più in generale, per l'intero settore cantieristico italiano, rafforzando i legami tra due realtà storiche tra loro complementari, con l'obiettivo di ampliarne le potenzialità e l'offerta sul mercato. Genova Industrie Navali (GIN) holding costituita nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto, entrambi fondati nel 1928, è oggi uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo fra i principali player privati della cantieristica in Italia. Grazie a un network di partecipate e partner consolidati, è in grado di operare nel segmento navi e mega yachts - dalla costruzione, alle riparazioni e refit, dalla trasformazione allo ship recycling. Genova Industrie Navali vanta importanti asset nei porti di Genova (area delle riparazioni navali, dove si estende una superficie totale di circa 53 mila metri quadrati, con 5 bacini di carenaggio),Marsiglia (3 Bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10, il più grande del Mediterraneo) e Piombino (circa 100 mila metri quadrati per la realizzazione di un sito dedicato allo ship recyling e alla cantieristica). Ogni individuo e ogni azienda che agisce all'interno del gruppo GIN è artefice di quella che è l'idea condivisa di sviluppo; un futuro basato sulla continua ricerca di soluzioni efficienti, sostenibili e responsabili, al fine di diventare un punto di riferimento globale per la cantieristica navale. Ambiente, sicurezza dei lavoratori, cura e crescita del personale sono i pilastri su cui si fondano gli obiettivi del gruppo ovvero la soddisfazione dei clienti, l'attenzione per i partner e la crescita del territorio e della comunità.

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

Sea Reporter

Focus

MSC Crociere avrà due navi ai Caraibi tutto l'anno con nuovi porti di imbarco

Sea Reporter

MSC Crociere avrà due navi ai Caraibi tutto l'anno con nuovi porti di imbarco

05/27/2025 15:00 Redazione Seareporter

Mag 27, 2025 Ginevra – MSC Crociere ha annunciato oggi che MSC Opera sarà operativa tutto l'anno nel Sud dei Caraibi, con entusiasmanti nuovi itinerari per la stagione invernale 2026/2027 e quella estiva 2027. Le prenotazioni sono già aperte. Per la prima volta, la Compagnia posizionerà una nave nel Sud dei Caraibi anche durante la stagione estiva e ben due navi nel periodo invernale, offrendo agli ospiti maggiori opportunità di esplorare le affascinanti destinazioni di questa splendida regione per tutto l'anno. MSC Opera sarà protagonista della nuova offerta MSC nei Caraibi con partenza da La Romana (Repubblica Dominicana) a partire dal 16 novembre 2026 e proseguiranno per tutto l'anno. Da aprile 2027, si aggiungerà un secondo porto di imbarco Fort-de-France, capitale della Martinica, un importante hub dei Caraibi francesi, facilmente raggiungibile anche dall'Europa. ha dichiarato: "Il posizionamento annuale di MSC Opera nel Sud dei Caraibi rappresenta un passo strategico molto importante per la nostra Compagnia, in linea con la crescente domanda di itinerari esotici, flessibili e sempre più personalizzabili. È un segnale concreto della nostra volontà di rafforzare ulteriormente la nostra presenza in un'area dal forte potenziale turistico e apprezzata da un pubblico internazionale sempre più vasto ed esigente. Per la prima volta, saremo operativi in questa regione anche durante la stagione estiva, estendendo così la possibilità per i nostri ospiti di vivere l'esperienza MSC in queste splendide destinazioni per tutto l'anno. Durante la stagione invernale 2026/2027, inoltre, avremo il piacere di posizionare ben due navi nella regione. Infatti, accanto a MSC Opera sarà presente anche MSC Seaview, permettendoci di ampliare ulteriormente l'offerta e di coprire un numero ancora maggiore di destinazioni, porti d'imbarco e combinazioni di itinerari." Gli itinerari saranno di 7 notti, ma MSC offrirà anche un'opzione "butterfly" che permetterà ai viaggiatori di combinare due crociere consecutive per un'esperienza completa di 14 notti, visitando porti diversi ogni settimana. Alcuni dei punti salienti dei nuovi itinerari di MSC Opera La Romana, Repubblica Dominicana: offre ai visitatori un perfetto equilibrio tra relax, cultura e bellezze naturali, con spiagge incontaminate, botteghe artigianali locali, deliziosi piatti a base di pesce e la vicinanza a luoghi rinomati come l'incantevole Cueva de las Maravillas. Isola Catalina, Repubblica Dominicana: è il paradiso tropicale ideale per una vacanza indimenticabile all'insegna del relax e dell'avventura. L'isola è rinomata per le sue acque cristalline, le spiagge di sabbia bianca e le vivaci barriere coralline dove è possibile fare vasta gamma di attività come snorkeling e immersioni. Fort-de-France, Martinica: La Martinica incanta i visitatori da tutto il mondo con le sue rinomate meraviglie naturali, il fascino storico e le splendide baie e spiagge. Nella vivace capitale Fort-de-France, gli ospiti possono esplorare l'architettura colorata, i mercati animati e i negozi locali, oppure avventurarsi

oltre per scoprire le famose distillerie di rum dell'isola, la rigogliosa foresta pluviale e le spiagge idilliache. Virgin Gorda, Isole Vergini Britanniche: è una delle destinazioni più pittoresche e tranquille delle Isole Vergini Britanniche, offre un'esperienza caraibica indimenticabile. I visitatori possono esplorare le famose Baths, rilassarsi su spiagge incontaminate o godersi i sentieri panoramici per escursioni come il Gorda Peak National Park, con viste mozzafiato sull'isola. St. John's, Antigua e Barbuda: è la capitale, famosa per le sue vivaci case colorate, i suggestivi luoghi storici come la fortezza di Fort James e l'accesso ad alcune delle spiagge più belle dei Caraibi - ideali per rilassarsi al sole o praticare attività acquatiche. Gli itinerari di MSC Opera includeranno altre 10 affascinanti destinazioni, tra cui Oranjestad (Aruba), Bridgetown (Barbados), Kralendijk (Bonaire, Saint Eustatius), Willemstad (Curaçao), Baia di Samaná (Repubblica Dominicana), Saint George (Grenada), Pointe-à-Pitre (Guadalupa), Philipsburg (Antille Olandesi), Basseterre (Saint Kitts e Nevis) e Road Town (Isole Vergini Britanniche). Durante l'inverno 2026/2027 anche MSC Seaview offrirà crociere di 7 notti da Fort-de-France verso destinazioni quali Pointe-à-Pitre (Guadalupa), Philipsburg (Sint Maarten), St. John's (Antigua e Barbuda), Basseterre (Saint Kitts e Nevis), Roseau (Dominica), Bridgetown (Barbados), Kingstown (Saint Vincent e Grenadine), Saint George (Grenada) e Castries (Saint Lucia). MSC Seaview è dotata di un'incredibile passeggiata sul mare a 360° con balaustre in vetro che gira interamente intorno alla nave rendendo l'esperienza in nave, davvero unica. MSC Opera è una delle quattro navi della classe Lirica, che offre agli ospiti l'accesso a destinazioni esclusive con itinerari davvero unici e un servizio ancora più personalizzato, grazie alle dimensioni contenute di questa classe di navi. La nave propone una varietà di opzioni gastronomiche di alto livello, tra cui due ristoranti principali con un'ampia scelta di specialità mediterranee e internazionali per deliziare il palato degli ospiti, oltre a diversi bar e lounge per soddisfare ogni preferenza. Per le famiglie, sono disponibili aree gioco dedicate a bambini e adolescenti di tutte le età, incluso un emozionante spray park, giochi di realtà virtuale e club esclusivi a loro riservati. A bordo ci sono numerose opzioni per fitness e relax, tra cui una palestra Technogym®, un percorso per power walking, minigolf, shuffleboard e la MSC Aurea Spa, che offre massaggi e trattamenti rigeneranti, oltre a un'area termale completa di bagno turco e sauna.

Sea Reporter

Focus

Grandi Regate Internazionali, una flotta di vele d'epoca dal 29 al 31 maggio 2025

Sea Reporter

Grandi Regate Internazionali, una flotta di vele d'epoca dal 29 al 31 maggio 2025

05/27/2025 18:19 Redazione Seareporter

Mag 27, 2025 " Sarà come fare un salto nel passato, quando gli scafi in legno animavano i porti del Mediterraneo e si praticava il cosiddetto 'gentleman yachting', l'arte di navigare secondo stili e comportamenti improntati al rispetto, all'eleganza e alla signorilità. Qui non si viene solo per regatare, ma anche per trascorrere piacevoli giornate all'insegna della cultura marittima ". Così il velaio ed esperto velista Beppe Zaoli , storico presidente dell'ultracentenario Yacht Club Sanremo fondato nel , descrive la prima edizione delle Grandi Regate Internazionali , in programma nella città del ponente ligure da giovedì 29 a sabato 31 maggio 2025 . Attesa una flotta composta da numerose imbarcazioni, che verranno suddivise nei raggruppamenti Vintage, Classic, Open, Classic IOR, Sangermani e Swan, a seconda delle loro caratteristiche, dimensioni e anno del varo. Tra gli scafi già iscritti Tuiga del 1909 dello Yacht Club de Monaco e la gemella Mariska del 1908, il cutter aurico Vistona del 1937, i Sangermani Masa Yume Oliria e Sandra del 1972, Crivizza del 1966 con a bordo il presidente AIVE Gigi Rolandi Greylag del 1932, il primo Moro di Venezia costruito in legno nel 1976, Pilgrim di Emmanuele Dalla Vecchia , figlio del compianto presidente del Circolo Savoia di Napoli e lo Swan Ron Holland Triboulet del 1987 della flotta Yacht Classic RH , sodalizio di recente costituzione. La Marina Militare sarà presente con il 22 metri Stella Polare e Penelope , entrambe splendide sessantenni, insieme a Tarantella del 1969, donata recentemente alla Marina. Tra gli equipaggi anche Eva , giovane figlia del maestro d'ascia e comandante di Vistona Marco Bonacina , che ha deciso di intraprendere il mestiere di restauratrice navale. Ogni pomeriggio ai regatanti verrà offerto l'aperitivo nella vicina Piazza Bresca di Sanremo, mentre sabato sera si terrà la grande cena equipaggi con concerto e fuochi d'artificio La manifestazione, organizzata dallo Yacht Club Sanremo in collaborazione con il Circolo Velico Capo Verde , la FIV (Federazione Italiana Vela) e l' AIVE (Associazione Italiana Vele d'Epoca), è inserita tra gli eventi 2025 della Liguria Regione Europea dello Sport , una sorta di capitale europea dello Sport che contribuirà a rafforzare la visibilità della Liguria a livello internazionale. " Faremo la nostra parte ", ha sottolineato Umberto Zocca Commodoro dello Yacht Club Sanremo, " dimostrando che anche la vela classica può diventare volano per contribuire a fare conoscere le bellezze di questo territorio ". Sponsor delle Grandi Regate Internazionali, che godono del patrocinio del Comune di Sanremo - Assessorato Promozione Turistica e Manifestazioni , sono " Abate gioiellieri dal 1920 ", Casinò di Sanremo e Cantieri degli Aregai Quello che era diventato un appuntamento classico dello Yacht Club Sanremo, Vela & Sapori , in questa occasione verrà inserito nelle Grandi Regate Internazionali. La tredicesima edizione si svolgerà nel corso della giornata di venerdì 30 maggio , quando ogni equipaggio dovrà preparare in navigazione un piatto a tema e presentarlo

alla giuria al termine della regata. I punti acquisiti nel corso di questa prova verranno sommati a quelli conquistati nel corso della regata e contribuiranno a scalare posizioni nella classifica generale. Presidente della giuria gastronomica sarà Claudio Porchia , presidente dell'Associazione Ristoranti della Tavolozza di Sanremo. Sempre nella giornata di venerdì si svolgerà uno " show cooking " in collaborazione con i ristoranti Osteria del Marinaio e Paolo & Barbara , una stella Michelin conquistata nel 1990. Sito web e Bando di Regata: www.yachtclubsanremo.it Link iscrizioni: https://forms.gle/UGu9a6v47y3dLwrP7.

Shipping Italy

Focus

Gnv promette al Marocco le nuove navi ma chiede infrastrutture portuali in grado di accoglierle

Shipping Italy

Gnv promette al Marocco le nuove navi ma chiede infrastrutture portuali in grado di accoglierle

05/27/2025 16:56 Nicola Capuzzo

Porti Catani sottolinea che doggi le 8 navi di nuova generazione in costruzione e appena consegnate non possono operare in tutti i porti del Paese a causa di alcuni limiti infrastrutturali come la lunghezza massima consentita a Tanger Med ferma a 200 metri di REDAZIONE SHIPPING ITALY Alcune delle nuove navi ro-pax appena ordinate in Cina al cantiere Gsi di Canton saranno impiegate da Gnv (Gruppo Msc) sui collegamenti fra l'Europa e il Marocco. Lo ha reso noto l'a.d della compagnia di navigazione genovese, Matteo Catani, in occasione del primo approdo a Tangeri della nuovissima nave Gnv Orion impegnata nel primo viaggio di trasferimento dall'Estremo Oriente all'Italia. Consegnata dal cantiere lo socrso 30 aprile, questa nuova costruzione ha fatto scalo nel porto della città marocchina prima di proseguire verso Genova, dove arriverà entro la fine del mese per ultimare gli allestimenti in vista dell'entrata in servizio a fine giugno; un gesto simbolico per celebrare l'imminente inizio della grande operazione Marhaba 2025 (5 giugno – 15 settembre) e il forte legame che ha storicamente Gnv con il Paese. La compagnia ha infatti organizzato un evento speciale a bordo di Gnv Orion, offrendo un'anteprima esclusiva della nave a una platea di rilievo rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali, importanti partner della compagnia sul territorio, come la Banca Popolare del Marocco, media locali, alla presenza tra gli altri dell'a.d di Gnv Matteo Catani, assieme con il partner della compagnia in Marocco, Mohammed Kabbaj. Nelle scorse settimane Gnv ha annunciato un ordine di ulteriori quattro nuove navi alimentate a Gnl che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla compagnia di incrementare la propria flotta di otto nuove unità tra il 2025 e il 2030. A questo proposito, nel corso dell'evento a Tangeri, Catani ha annunciato alla stampa ulteriori importanti investimenti sul Paese anticipando quella che potrebbe essere l'offerta futura e l'auspicato utilizzo di queste nuove navi appena ordinate sul trade marocchino. "Il Marocco - ha affermato l'a.d. - merita questi investimenti e innovazioni di prim'ordine, e noi vogliamo lavorare con le autorità del Paese con l'ambizione di renderli disponibili anche qui. Oggi presentiamo Gnv Orion, una nave moderna alimentata a combustibile tradizionale ma dotata di tecnologie avanzate che riducono le emissioni di oltre il 30% per unità trasportata rispetto alle unità precedenti. Si tratta del primo passo di un più ampio piano di rinnovamento della flotta. In totale, sei nuove navi alimentate a Gnl arricchiranno la flotta Gnv. Le prime due (Gnv Virgo e Gnv Aurora), attualmente in costruzione presso i cantieri Gsi, entreranno in servizio entro fine anno con una riduzione delle emissioni di CO superiore al 50% rispetto alle unità di precedente generazione. Le altre quattro, attese dal 2028, saranno le più grandi e sostenibili del Mediterraneo, con oltre 500 cabine, fino a 2.500 passeggeri e oltre 3.500 metri lineari di garage. Tale importante operazione fornisce un ulteriore forte impulso al percorso di transizione verso modelli più sostenibili che Gnv ha già intrapreso e in cui crede molto considerandolo una fondamentale leva di competitività anche per i territori che collega". Nella sua nota Gnv sottolinea di essere oggi il primo vettore di traghetti nel Mediterraneo

Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2023

per numero di letti disponibili, la caratteristica più richiesta dal target marocchino, e il secondo per capacità di stivaggio di veicoli e merci. "Sono proprio queste le caratteristiche che hanno consentito alla Compagnia di consolidare la propria presenza in Marocco" afferma l'azienda. "Abbiamo continuato a investire sul Marocco - ha concluso Catani - e anche quest'anno lo dimostriamo dedicando al trade marocchino due delle nostre navi riammodernate e digitalizzate - le smart ship Fantastic ed Excelsior. Proseguiremo su questa strada con decisione e se ci saranno le giuste condizioni dedicheremo le nuove navi appena ordinate alle nostre linee marocchine. Al momento le 8 navi di nuova generazione (le 2 già arrivate e le 6 a Gnl ordinate) non possono operare in tutti i porti del Marocco a causa di alcuni limiti infrastrutturali, come ad esempio la lunghezza massima delle navi nel porto di Tanger Med ferma a 200 metri. Tuttavia, tali dimensioni rappresentano il nuovo standard per navi che possano offrire un maggiore confort a bordo e garantire un ridotto impatto ambientale. Pertanto, siamo fiduciosi e disponibili a dialogare con tutte le autorità del Paese affinché si riescano a trovare soluzioni condivise nell'ambito dei progetti infrastrutturali che il Governo ha già attivato. Abbiamo l'ambizione di poter contribuire così allo sviluppo sostenibile del Paese offrendo allo stesso tempo un servizio più efficiente per i milioni di marocchini che ogni estate rientrano in patria". Quello marocchino è un trade importante per la Compagnia che è operativa nei porti del paese nordafricano da oltre quindici anni. Nel 2024 Gnv ha trasportato circa 455.000 passeggeri sulle sole linee del Marocco e quest'anno la compagnia punta a migliorare ulteriormente questo risultato.

The Medi Telegraph

Focus

La Russia difende le proprie navi ombra, sale la tensione nel Baltico

The Medi Telegraph

La Russia difende le proprie navi ombra, sale la tensione nel Baltico

05/27/2025 16:33 Alberto Ghiara

Helsinki: "Sviluppo senza precedenti". Il premier polacco Tusk: "La regione può trasformarsi in un'area di guerra ibrida permanente". La replica di Mosca: "Pirati i paesi della Nato" Genova – "Uno sviluppo completamente nuovo" e un fatto "senza precedenti": così il ministro della Difesa finlandese, Antti Häkkänen , ha definito la decisione della Russia di scortare militarmente le navi della propria flotta ombra, che hanno scelto di viaggiare al di fuori delle regole internazionali dell'Imo (l'organizzazione marittima internazionale delle Nazioni Unite) e spesso sono prive di assicurazione, stato di bandiera o segnale di posizionamento Ais. "Una novità – ha detto Häkkänen alla tv pubblica finlandese – è che la Russia sta proteggendo le petroliere dalla sua flotta ombra nello stretto passaggio del Golfo di Finlandia . C'è una scorta militare e la presenza delle forze armate. Si tratta di uno sviluppo completamente nuovo". La dichiarazione del ministro è arrivata dopo che il suo ministero aveva segnalato due sospetti sconfinamenti di aerei militari russi nello spazio aereo finlandese e due settimane dopo che l'analisi di alcune foto satellitare ha mostrato un rafforzamento delle attività in alcune basi militari russe vicino al confine con la Finlandia. Ad esempio a Kamenka , una base russa a 60 chilometri dal confine e che non esisteva nel 2022, quando è cominciata l'invasione dell'Ucraina, da febbraio 2025 sono state allestite 130 tende. Oggi la base può accogliere 2.000 soldati. Altre postazioni dove è stato segnalato un rafforzamento militare sono quelle di Petrozavodsk, Severomorsk-2 e Olenya. L'allarme finlandese segue di pochi giorni un episodio che ha riguardato l'Estonia : la Marina di Tallinn aveva individuato nelle proprie acque territoriali una petroliera, la Jaguar , che risultava inserita nella lista di quelle sanzionate dal Regno Unito e che non risultava avere né assicurazione né bandiera. Avvicinata per avere spiegazioni, la nave non ha risposto alle chiamate, mentre secondo l'Estonia un aereo militare russo si era avvicinato per scortarla, e alla fine ha lasciato le acque territoriali per riparare in quelle internazionali. Un'altra petroliera ombra russa era stata sequestrata dall'Estonia a aprile scorso . Ma nel caso della Jaguar l'intervento della Marina estone è stato respinto e inoltre la Russia, sempre secondo Tallinn, ha reagito con una rappresaglia, fermando e poi rilasciando una petroliera greca nel Baltico che aveva appena lasciato un porto estone. A sua volta la Francia ha risposto inviando nel Baltico la propria nave spia Dupuy-de-Lôme . Successivamente l'Unione europea ha aggiunto 189 navi alla propria lista di quelle sotto sanzione, portando il totale a 342. A seguito di questo inasprimento europeo si sono verificati gli sconfinamenti aerei in Finlandia. Il punto di vista della Russia su questi episodi è opposto a quello testimoniato dai suoi vicini baltici. Dopo che la Marina estone ha cercato di avvicinare la Jaguar i rappresentanti di Mosca hanno parlato di "pirateria". La Russia considera i controlli "misure

coercitive unilaterali". Vassily Nebenzia , rappresentante della Russia nel Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, ha affermato in una nota: "Le azioni contro le navi civili in mare sono palesi e senza precedenti. Sono paragonabili forse solo alla pirateria; l'unica differenza è che il ruolo di 'pirati del Mar Baltico' è assunto dai paesi della Nato". "Il Mar Baltico potrebbe trasformarsi in una zona di continuo conflitto ibrido, simile al confine orientale polacco", ha affermato la scorsa settimana il primo ministro polacco, Donald Tusk. Sono circa 600 complessivamente le navi russe sottoposte a sanzioni dai paesi occidentali. Vengono utilizzate per trasportare soprattutto materie prime, in particolare petrolio, per alimentare importazioni e esportazioni russe.

The Medi Telegraph

Focus

Gnv presenta la "Orion" a Tangeri e promette investimenti sul Marocco

The Medi Telegraph

Gnv presenta la "Orion" a Tangeri e promette investimenti sul Marocco

05/27/2025 18:55

Catani: "Se i porti saranno adeguati useremo le nuove navi sulle linee marocchine" Genova - Gnv prosegue la scommessa sul Marocco, secondo mercato più importante dopo l'Italia per la compagnia di traghetti del gruppo Msc. La nuova nave "Gnv Orion", partita lo scorso 30 aprile dal cantiere di Gsi (Guangzhou shipyard international) di Canton, prima di proseguire verso Genova dove completerà gli allestimenti e da dove poi entrerà in servizio a fine giugno, ha fatto tappa a Tangeri per una presentazione in anteprima ai rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali e a importanti partner della Compagnia sul territorio. Ed è stata l'occasione anche per anticipare i futuri investimenti in Marocco dove potrebbero essere utilizzate in futuro le nuove navi appena ordinate. "Abbiamo continuato a investire sul Marocco - ha detto Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - e anche quest'anno lo dimostriamo dedicando al trade marocchino due delle nostre navi riammodernate e digitalizzate - le smart ship "Fantastic" ed "Excelsior" Proseguiremo su questa strada con decisione e se ci saranno le giuste condizioni dedicheremo le nuove navi appena ordinate alle nostre linee marocchine". "Al momento - ha aggiunto - le 8 navi di nuova generazione (le 2 già arrivate e le 6 a Gnl ordinate) non possono operare in tutti i porti del Marocco a causa di alcuni limiti infrastrutturali, come ad esempio la lunghezza massima delle navi nel porto di Tanger Med ferma a 200 metri . Tuttavia, tali dimensioni rappresentano il nuovo standard per navi che possano offrire un maggiore comfort a bordo e garantire un ridotto impatto ambientale. Pertanto, siamo confidenti e disponibili a dialogare con tutte le autorità del Paese affinché si riescano a trovare soluzioni condivise nell'ambito dei progetti infrastrutturali che il Governo ha già attivato". Nelle scorse settimane, Gnv aveva annunciato un ordine di ulteriori 4 nuove navi alimentate a Gnl che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla compagnia

Catani: "Se i porti saranno adeguati useremo le nuove navi sulle linee marocchine" Genova - Gnv prosegue la scommessa sul Marocco, secondo mercato più importante dopo l'Italia per la compagnia di traghetti del gruppo Msc. La nuova nave "Gnv Orion", partita lo scorso 30 aprile dal cantiere di Gsi (Guangzhou shipyard international) di Canton, prima di proseguire verso Genova dove completerà gli allestimenti e da dove poi entrerà in servizio a fine giugno, ha fatto tappa a Tangeri per una presentazione in anteprima ai rappresentanti delle istituzioni marocchine e internazionali e a importanti partner della Compagnia sul territorio. Ed è stata l'occasione anche per anticipare i futuri investimenti in Marocco dove potrebbero essere utilizzate in futuro le nuove navi appena ordinate. "Abbiamo continuato a investire sul Marocco - ha detto Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - e anche quest'anno lo dimostriamo dedicando al trade marocchino due delle nostre navi riammodernate e digitalizzate - le smart ship "Fantastic" ed "Excelsior" Proseguiremo su questa strada con decisione e se ci saranno le giuste condizioni dedicheremo le nuove navi appena ordinate alle nostre linee marocchine". "Al momento - ha aggiunto - le 8 navi di nuova generazione (le 2 già arrivate e le 6 a Gnl ordinate) non possono operare in tutti i porti del Marocco a causa di alcuni limiti infrastrutturali, come ad esempio la lunghezza massima delle navi nel porto di Tanger Med ferma a 200 metri . Tuttavia, tali dimensioni rappresentano il nuovo standard per navi che possano offrire un maggiore comfort a bordo e garantire un ridotto impatto ambientale. Pertanto, siamo confidenti e disponibili a dialogare con tutte le autorità del Paese affinché si riescano a trovare soluzioni condivise nell'ambito dei progetti infrastrutturali che il Governo ha già attivato". Nelle scorse settimane, Gnv aveva annunciato un ordine di ulteriori 4 nuove navi alimentate a Gnl che, sommate a quelle attualmente in costruzione, garantiranno alla compagnia di incrementare la propria flotta di 8 nuove unità tra il 2025 e il 2030.

The Medi Telegraph

Focus

Assogasliquidi: "Pubblicato il regolamento sul bunkeraggio di Gnl"

The Medi Telegraph

Assogasliquidi: "Pubblicato il regolamento sul bunkeraggio di Gnl"

05/27/2025 20:22

Per l'associazione è un tassello decisivo per rendere l'Italia hub strategico nel Mediterraneo È stato pubblicato dopo un lungo e condiviso lavoro portato avanti dalle istituzioni il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio Gnl/bioGnl ship-to-ship nazionale, un provvedimento unico in Europa che individua regole comuni per tutti i porti italiani. Lo annuncia una nota di Assogasliquidi , l'associazione nazionale delle imprese di gas liquefatti che aderisce a Federchimica-Confindustria. L'associazione sottolinea il lavoro congiunto svolto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Comando generale delle Capitanerie di Porto e il Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi insieme alle associazioni rappresentative dell'armamento. Lo schema è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, l'associazione ha avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio. "Questa novità – afferma la nota – contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl – e ancor più il bioGnl – in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo ". L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo, offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a Gnl/bioGnl per rilanciare il ruolo dell'Italia come hub strategico del Mediterraneo nel settore marittimo.

Per l'associazione è un tassello decisivo per rendere l'Italia hub strategico nel Mediterraneo È stato pubblicato dopo un lungo e condiviso lavoro portato avanti dalle istituzioni il primo schema di regolamento portuale per le operazioni di bunkeraggio Gnl/bioGnl ship-to-ship nazionale, un provvedimento unico in Europa che individua regole comuni per tutti i porti italiani. Lo annuncia una nota di Assogasliquidi , l'associazione nazionale delle imprese di gas liquefatti che aderisce a Federchimica-Confindustria. L'associazione sottolinea il lavoro congiunto svolto dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Comando generale delle Capitanerie di Porto e il Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro a cui ha partecipato attivamente Assogasliquidi insieme alle associazioni rappresentative dell'armamento. Lo schema è un altro decisivo tassello nell'opera di rappresentanza del settore industriale del Gnl che Assogasliquidi-Federchimica ha avviato più di dieci anni fa. Tra le istanze portate all'attenzione del decisore pubblico, l'associazione ha avuto un ruolo attivo nel perfezionamento di una normativa chiara, certa e omogenea sulle operazioni di bunkeraggio. "Questa novità - afferma la nota - contribuirà allo sviluppo e alla penetrazione del Gnl - e ancor più il bioGnl - in Italia, un carburante decisivo per la politica energetica del nostro Paese, soluzione immediatamente pronta e disponibile, senza la quale sarebbe impossibile raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei decarbonizzazione del trasporto marittimo ". L'introduzione di questo provvedimento, unitamente allo sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento cui le aziende associate ad Assogasliquidi lavorano da tempo, offrirà nuove e concrete opportunità per garantire il rifornimento di navi e traghetti a Gnl/bioGnl per rilanciare il ruolo dell'Italia come hub strategico del Mediterraneo nel settore marittimo.