



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 02 luglio 2025**



Prime Pagine

02/07/2025	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Foglio	9
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Giornale	10
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Giorno	11
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Manifesto	12
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Mattino	13
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Messaggero	14
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Il Tempo	18
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	Italia Oggi	19
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	La Nazione	20
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	La Repubblica	21
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	La Stampa	22
Prima pagina del 02/07/2025		
02/07/2025	MF	23
Prima pagina del 02/07/2025		

Venezia

01/07/2025	Il Nautilus	24
PORTO MARGHERA, L'AUTORITA' DI SISTEMA EFFICIENTA LA VIABILITA' E L'ACCESSO AI TERMINAL		

01/07/2025	La Gazzetta Marittima	26
<hr/>		
01/07/2025	Messaggero Marittimo <i>Francesco Filiali</i>	27
<hr/>		
01/07/2025	Shipping Italy	28
<hr/>		

Savona, Vado

01/07/2025	Savona News	30
<hr/>		
01/07/2025	Savona News	32
<hr/>		

Genova, Voltri

01/07/2025	Genova Today	33
<hr/>		
01/07/2025	Genova Today	35
<hr/>		
01/07/2025	Genova Today	36
<hr/>		
01/07/2025	Il Nautilus	37
<hr/>		
02/07/2025	La Gazzetta Marittima	39
<hr/>		
01/07/2025	PrimoCanale.it	41
<hr/>		
01/07/2025	PrimoCanale.it	42
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

01/07/2025	vivereancona.it	43
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

01/07/2025	Agenparl	44
<hr/>		

01/07/2025	CivOnline	45
<hr/>		
01/07/2025	CivOnline	47
<hr/>		
01/07/2025	Informazioni Marittime	48
<hr/>		
01/07/2025	La Provincia di Civitavecchia	49
<hr/>		
01/07/2025	La Provincia di Civitavecchia	51
<hr/>		

Napoli

01/07/2025	Shipping Italy	52
<hr/>		

Taranto

01/07/2025	Agenparl	54
<hr/>		
01/07/2025	Puglia Live	56
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

01/07/2025	Adnkronos.com	58
<hr/>		
01/07/2025	Messina Ora	60
<hr/>		
01/07/2025	Stretto Web	61
<hr/>		
01/07/2025	TempoStretto	62
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

01/07/2025	LiveSicilia	63
<hr/>		
01/07/2025	LiveSicilia	64
<hr/>		

01/07/2025	Shipping Italy	66
Fincantieri dedicherà Castellammare e Palermo esclusivamente al militare		

Trapani

01/07/2025	Calabria News	67
Island hopping in Sicilia, come 'saltare' da un'isola all'altra con il traghetto a portata di app		

Focus

01/07/2025	Adnkronos.com	69
Fiere, il Gis scalda motori: record adesioni a evento su sollevamento, movimentazione e trasporto eccezionale		
01/07/2025	Affari Italiani	71
Fiere, il Gis scalda motori: record adesioni a evento su sollevamento, movimentazione e trasporto eccezionale		
01/07/2025	Affari Italiani	73
Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"		
01/07/2025	Agi	75
Crocieristi a Mykonos e Santorini, tassa extra da 20 euro		
01/07/2025	Ansa.it	76
Da oggi la tassa per le crociere a Mykonos e Santorini		
01/07/2025	Ansa.it	77
Costa Crociere annuncia il secondo giro del mondo nel 2026		
01/07/2025	FerPress	78
Assarmatori: Messina, stop a penalizzazione marittimi italiani in favore di quelli extracomunitari		
01/07/2025	Il Nautilus	80
Valenciaport aderisce al progetto internazionale "Upcycling the Oceans" per combattere i rifiuti marini		
01/07/2025	Informare	82
Nel primo quadrimestre del 2025 il traffico marittimo dei container tra Asia e Europa è cresciuto del +4,8%		
01/07/2025	Informare	83
Riunione della Commissione Europea per definire la strategia di sviluppo dei porti e dell'industria marittima dell'UE		
01/07/2025	Informazioni Marittime	84
ETS e lavoro marittimo: Stefano Messina fa il punto all'assemblea di Assarmatori		
01/07/2025	La Gazzetta Marittima	86
Borse di studio per facilitare l'accesso al lavoro marittimo		
01/07/2025	La Gazzetta Marittima	87
Il rinnovo della flotta di traghetti «non possiamo pagarlo solo noi armatori»		
01/07/2025	lasicilia.it	89
Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"		
01/07/2025	LiveSicilia	91
Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"		
01/07/2025	Messaggero Marittimo	93
Miniere e riciclo: i porti italiani verso il ruolo di hub		

01/07/2025	Port News	95
Messina: "Stop a penalizzazione marittimi italiani"		
01/07/2025	quotidianodisicilia.it	97
Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"		
01/07/2025	Rai News	99
Costa Crociere annuncia il secondo giro del mondo nel 2026		
01/07/2025	Sea Reporter	100
Assarmatori Annual Meeting 2025. Messina: "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani in favore di quelli extracomunitari"		
01/07/2025	Ship Mag	102
Costa Crociere presenta il nuovo giro del mondo 2026: un viaggio di 66 giorni		
01/07/2025	Shipping Italy	103
Per Fruitimprese il congestion fee è una misura "iniqua" e "paradossale"		
01/07/2025	Shipping Italy	104
Allarme di Assarmatori sulla fuga da Gioia Tauro e dalla bandiera italiana		
01/07/2025	Shipping Italy	107
"Per rilanciare la cantieristica navale l'Italia vuole superare le norma Ue sugli aiuti di Stato"		
01/07/2025	Sicilia 20 News	109
Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"		
01/07/2025	TempoStretto	111
Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"		
01/07/2025	The Medi Telegraph	113
Messina (Assarmatori): "Lo Stato sostenga il rinnovo della flotta traghetti"		
01/07/2025	The Medi Telegraph	115
Giorgia Meloni: "Indispensabile investire sulla blue economy"		
01/07/2025	The Medi Telegraph	117
Ets, Tajani: "La norma va cambiata, non possiamo paralizzare i nostri porti"		
01/07/2025	The Medi Telegraph	118
Costa Crociere annuncia un secondo giro del mondo nel 2026: "Serena" si aggiunge a "Deliziosa"		
01/07/2025	The Medi Telegraph	119
Esplosione su una petroliera davanti alla Libia, è il quinto caso sospetto nel 2025		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

ZANELLATO
ARTE E MESTIERI



Caos Inter
La Juve combatte ma vince il Real
di **M. Colombo, Condò, Nerozzi e Tomaselli**
alle pagine 41, 42 e 43

Wimbledon
Pennetta e Fognini: noi, il tennis, l'amore
di **Gaia Piccardi**
a pagina 23



DOTTA

Il presidente francese chiama lo Zar: l'appello per la tregua e la richiesta di un'azione comune sull'Iran

Kiev, telefonata Macron-Putin

Annuncio di Trump: si di Israele a un cessate il fuoco di 60 giorni a Gaza, Hamas accetti

PROVE DI FORZA

di **Daniilo Taino**

Il Donald Trump che vediamo questa settimana non è il Donald Trump di due settimane fa. L'attacco americano ai siti nucleari iraniani racconta che il presidente non è solo bluff, grandi parole seguite da passi indietro. Che piaccia o meno, ha preso una decisione che molti suoi predecessori avevano evocato ma poi lasciato cadere. Stesso discorso vale per l'impegno preso dai Paesi europei a contribuire molto di più al funzionamento della Nato: altri presidenti americani lo chiedevano, con la sua brutalità Trump lo ha imposto. Due eventi che cambiano la percezione dell'inquilino della Casa Bianca e dell'America di oggi (ieri è anche riuscito a fare passare al Senato americano il suo programma di bilancio, il Big Beautiful Bill, soltanto grazie al voto decisivo del suo vicepresidente JD Vance).

Come evolverà il ridisegno della mappa politica e militare del Medio Oriente è tutto da scoprire. Ci saranno le reazioni di Teheran. Il primo risultato che il bombardamento dei B-2 ha prodotto, oltre ai danni alla produzione atomica iraniana, è però il ripristino della deterrenza americana nella regione e, in proiezione, nel mondo.

continua a pagina 26

di **L. Cremonesi Gaggi, Montefiori Persivale e Serafini**

Dopo tre anni di silenzio, Macron e Putin tornano a sentirsi. L'Eliseo chiede il cessate il fuoco e poi il via ai negoziati. Crisi di Gaza: Trump annuncia che Israele ha accettato la tregua di 60 giorni.

alle pagine 2, 3, 8 e 9

IL CAPO DELLA FED

Gli applausi della Bce a Powell

di **Federico Fubini** a pagina 6

GIANNELLI



ORSINI (CONFINDUSTRIA)

«Perderemo 20 miliardi con i dazi al 10%»

di **Rita Querzè**

«Con i dazi al 10% sono a rischio 20 miliardi e la perdita di 118 mila posti di lavoro». Emanuele Orsini, presidente di Confindustria, lancia l'allarme per la «guerra» commerciale tra Unione europea e Stati Uniti.

a pagina 5

Una vittima in Sicilia, operaio in coma



I turisti in visita alla Tour Eiffel vengono «rinfrescati»

La morsa del caldo: blackout e malori. Chiusa la Tour Eiffel

di **Riccardo Bruno e Stefano Montefiori**

Il caldo non concede tregua. Ieri ancora temperature record in Europa. A Parigi è stata chiusa la Tour Eiffel. Una frana a Cortina sulla strada delle Olimpiadi. In Sicilia una vittima per l'afa. Un operaio in coma.

alle pagine 16 e 17 **Ribaudi**

Il processo Il presunto stupro di gruppo. **Ciro Grillo, la Procura ha chiesto nove anni**

di **Giulio Fasano**

Nove anni è la richiesta della Procura per **Ciro Grillo** e gli altri tre imputati, accusati di uno stupro di gruppo. L'avvocato **Buongiorno**: «Per loro la donna è zero».

a pagina 18

Roma Hanno 8 e 10 anni, sono gravi. **Due fratellini azzannati dal cane della nonna**

di **Rinaldo Frignani e Ilaria Sacchettoni**

Due fratellini di 8 e 10 anni sono stati azzannati e feriti dal rottweiler della nonna. È accaduto in una villetta al Lido delle Sirene, una frazione di Lavinio, nel Lazio.

a pagina 19

L'intervista **Patti Smith: non volevo fare musica, ma poesia**



Patti Smith, 78 anni, durante uno dei suoi concerti. La cantante americana si esibirà in piazza San Marco a Venezia il 7 luglio

«Quando Isabella Rossellini mi disse di pregare»

di **Andrea Laffranchi** a pagina 36

IL CAFFÈ di **Massimo Gramellini**

Se anche l'assessora di Lecco con delega alla lotta contro il cyberbullismo arriva a nascondersi dietro un profilo anonimo per maltrattare su Facebook un cittadino che aveva criticato la giunta di centrosinistra di cui fa parte, significa che siamo ridotti proprio male. Alessandra Durante, l'assessora colta in flagrante, è una donna di successo, ha due lauree, una carriera e una famiglia gratificanti. Parrebbe lontanissima dal modello dell'odiatore che scarica le sue frustrazioni sulla tastiera. Per di più si occupa delle distorsioni dei social, lavorando a stretto contatto con psicologi e sociologi. Eppure, appena si è sentita attaccata (e neanche personalmente) per la pavimentazione sconnessa di una strada, le è partita la brocca. Com'è possibile?

Se anche l'assessora

Un po' dipende dallo strumento. Prendi dieci persone che vanno d'accordo su tutto, dal colore preferito alla squadra del cuore, le metti a chattare tra loro e puoi star certo che dopo un quarto d'ora si detesteranno. E non fa bene alla salute leggere su uno schermo quello che gli altri pensano di noi. La stessa critica, ma «in presenza» («bocca a orecchio» diceva Platone, per il quale persino i libri erano un'anomalia), produce effetti meno devastanti perché consente uno scambio, anche di insulti, a cui non di rado segue il momento della ricomposizione, che invece sui social non arriva mai. E poi vuoi mettere la perdita di tempo. D'ora in avanti prometto che mi limiterò a rispondere soltanto a chi mi odia dal vivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ISPI
Geeconomia per le imprese

Rischio geopolitico; Briefing periodici; Formazione 'su misura'; Datalab.

ispionline.it/per-imprese

50702
Pubb. Italiana SpA s.p.a. - D.L. 30/3/2002 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) ED Milano
0 771120 4483008





Strage di **Bologna**: la Cassazione conferma l'ergastolo per **Bellini**, ex neofascista e killer su commissione. La novità non è la pista **nera**, ma il ruolo di **Servizi e P2**



Mercoledì 2 luglio 2025 - Anno 17 - n° 180
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. 29/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

SICILIA In 15 sotto la lente delle procure
Schifani ha il record di scandali, ma resta

■ L'ex presidente dell'Ars Galvagno è solo l'ultimo di una lunga serie di indagati. L'ex assessore Sammartino deve rispondere di corruzione. Di Mauro di associazione a delinquere. Un ricordo la coca di Micciché in auto blu

● CIAIA A PAG. 15

Mannelli



ALTRA RISSA CON MUSK

Dazi, Ue divisa: adesso Trump vede la vittoria



● BORZI A PAG. 7

LA SPENDING REVIEW

Meloni: spende di più, ma taglia su sociale e Sud



● A PAG. 6

Rei con fessi

» Marco Travaglio

Puntuale come l'"emergenza caldo", l'estate si porta appresso un'altra emergenza fissa: le carceri sovraffollate. Con un effetto collaterale ancor più insopportabile: le promesse dei politici per svuotarle. Sempre le stesse da trent'anni, visto che nessuno fa mai l'unica cosa utile (costruire nuovi penitenziari): far scontare la pena agli stranieri nei loro Paesi (che però non rinvigoriscono i loro delinquenti e meno male, perché di solito li torturano) e ai tossici nelle comunità (ma non ci sono agenti per sorvegliarli e nessuno si assume il rischio di prendersi gente pericolosa); riadattare caserme dismesse (problemi burocratici insormontabili); metterne fuori un po' col braccialetto elettronico (che non funziona mai e comunque non è disponibile neppure per i molestatrici matricolati). Poi ci sono le supercazzole più fantasiose, tipo quella della buonanima di Alfano sulle "carceri galleggianti in alto mare come in America"; e i famosi "piani carceri" che ogni ministro annuncia a ogni estate per rinviare tutto all'autunno quando nessuno se ne ricorda più.

Così si finirà con l'ennesimo indulto occulto: l'ultimo paese fu quello di Mastella (Prodi-2) del 2006, che grazie quasi 30 mila pregiudicati e un anno dopo le celle erano più affollate di prima (anche di indultati subito tornati in attività); poi non si trovò più la maggioranza dei due terzi e arrivarono gli indulti mascherati da di "svuota-carceri": Alfano 2010 (B.-3), Severino 2012 (Monti), Cancellieri 2013 (Letta), Orlando 2014 (Renzi). Risultato: nessuno, salvo i senzatetto, mette più piede in cella fino a 5 anni di pena (tetto che ora un fronte destra-sinistra vuole alzare a 5 anni); e cresce il senso d'impunità che moltiplica i crimini di strada, quelli più sentiti dai cittadini. Ennesima prova che l'Italia non ha troppi detenuti: ha troppe poche celle per contenere tutti i criminali che dovrebbero starci per legge. Bonafede aveva destinato una quota importante del Pnrr per nuove carceri e ampliamenti di quelle vecchie. Ma il Conte2 cadde subito dopo. Ora per Nordio "non si può perché nessuno vuole carceri alle proprie spalle", manco fossero cetrioli. Un anno fa, agosto 2024, scrisse un "decreto Carceri" con l'inchiesta simpatico, visto che nessuno ne ha notato gli effetti. Poi spiegò in Parlamento: "Se aumenta il numero dei detenuti non è colpa del governo, ma di chi commette reati della magistratura che li mette in prigione". Dev'essere per questo che in 32 mesi ha firmato 62 nuovi reati con un fiume di aggravanti: perché giudici non arrestano nessuno che li commette. Del resto le liste d'attesa negli ospedali sono colpa della gente che decide di ammalarsi e dei medici che decidono di curarla. Quindi, per eliminarle, non resta che dimettere i malati dichiarandoli sani.

STATO DI GUERRA GARANTE CONTRO USB IN AGITAZIONE PER I MISSILI AL QATAR

È vietato scioperare a chi trasporta armi

"SERVIZIO ESSENZIALE" NO ALLA PROTESTA CONTRO IL CARICO DI RAZZI DA BRESCIA PER DOHA

PARLA IL MINISTRO DEGLI ESTERI
Tajani: "Salvini è anti-riarmo? A decidere siamo io e Meloni"

QUINTO SABOTAGGIO NEL 2025
Un altro attentato (ucraino?) a una petroliera-ombra russa

● BISBIGLIA E ROTUNDO A PAG. 2-3 ● SALVINI A PAG. 3 ● A PAG. 13

» **RACCONTO DALL'ITALIA**
"Ecco le mie prime volte: boschi, pasta al ragù e libertà"
» **Aya Ashour**
SIENA
Sul numero di *Fq Millennium* ancora in libreria ho scritto della "prima volta" di ogni cosa nella sofferenza e nella guerra a Gaza.
SEQUE A PAG. 4-5

- LE NOSTRE FIRME**
- Gallo Riarmo, l'Italia senza obblighi a pag. 11
 - Arlacchi Israele non vince sull'Iran a pag. 17
 - Robecchi Le mine e gli smemorati a pag. 11
 - Valentini Non è un'estate per bimbi a pag. 16
 - Guzzi L'Occide(men)te senza ragione a pag. 11
 - Delbecchi Le vite di Lea e di Alvaro a pag. 20

LA REQUISITORIA DEL PM
"9 anni a Grillo jr. e ai tre coimputati"
● GRASSO A PAG. 8

IL POLIZIOTTO DI EQUALIZE
Il mistero della morte di Gallo: fu cremato senza analisi sul cibo
● MILOSA A PAG. 9

La cattiveria
Cisgiordania, coloni israeliani attaccano militari dell'Idf. Mentana ricoverato in stato confusionale
LA PALESTRA/LEA LUCCHESI

LO SCRITTORE ALGERINO
Sansal (condanna a 5 anni) e gli altri intellettuali in cella
● DE MICCO A PAG. 18





RETTORE: «CENO A BASE DI AMARONE IL SESSO? PER ME È FONDAMENTALE»

a pagina 19

IL MONZA DIVENTA AMERICANO: FININVEST VENDE MA GALLIANI RESTA

Arosio a pagina 30



FOGNINI VOLA SULLA LUNA (DESERTA) MA COSA RESTERÀ DEL SUO TALENTO?

Maciocco a pagina 11



CGIL E SINDACO PD CONTRO MAX MARA: SALTA OPERAZIONE DA 100 MILIONI

Bullani a pagina 8



il Giornale



MERCOLEDÌ 2 LUGLIO 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 155 - 1.50 euro**

www.ilgiornale.it

Editoriale

TRE NUMERI CONTRO I GUFU

di Alessandro Sallusti

È vero che la statistica è l'unica scienza che permette a esperti diversi, usando gli stessi numeri, di trarne diverse conclusioni ma è altresì vero che tre indizi fanno una prova. Lo dico perché la versione catastrofista delle opposizioni che racconta di una Italia con un piede già nel baratro, in preda a una ondata di povertà e disperazione sociale sarà anche facile da sostenere in un comizio ma è certamente difficile da documentare anche volendo sterzare numeri e fatti a proprio favore. Prendiamo i tre numeri di cui siamo venuti a conoscenza negli ultimi giorni. Il primo riguarda lo spread, il differenziale tra il rendimento dei titoli di stato rispetto al titolo preso come riferimento che è quello tedesco. Ieri è sceso a quota ottanta e rotti, un valore che non si registrava dal 2010, ultimo anno di quiete dell'era Berlusconi. Ora, lo spread indica diverse cose ma una in particolare: l'affidabilità di un Paese per gli investitori internazionali. E su questo non ci può essere né trucco né inganno: questo governo avrà certamente le sue pecche ma ha chiuso un lungo periodo in cui l'Italia era ritenuta una sorta di Cenerentola da cui stare alla larga pena lasciarsi le penne. Secondo numero: la Commissione Europea, non certo amica nostra, ha dato l'ok alla settima rata da diciotto miliardi del Pnrr ritenendo affidabili i progetti presentati dal governo e il loro stato di avanzamento. Terzo numero: gli ultimi sondaggi confermano lo stato di salute dei partiti che formano la maggioranza, in crescita nonostante il logorio fisiologico che normalmente colpisce chi si trova al governo. Va quindi tutto bene? Non proprio ma certamente non va tutto male e solo facendo ricorso alla propaganda è possibile sostenere il contrario. Ma allora perché insistere con tanto accanimento a raccontare un'Italia che non esiste nella realtà? Una risposta possibile è che sia la Schlein che Conte non parlano al Paese ma soltanto alla loro bolla di elettori, tanti o pochi che siano, sperando così di tenere compatte le fila contro un nemico definito di volta in volta fascista, incapace, pericoloso e pure un po' puzzone. Legittimo ma miopie nella prospettiva, obbligatoria per provare a vincere le elezioni, di allargare il consenso anche a strati della società meno ideologici. Per intenderci quelli che Giorgia Meloni ha affascinato nel 2022 e che con intelligenza sa tenersi con i fatti più che usando parole a vanvera.

FED CONTRO DONALD SUI DAZI

Trump a Musk: pronto a espellerti

Valeria Robecco

■ Vota il vice-presidente Vance e salva la legge di bilancio voluta da Donald Trump, finita in parità al Senato per il «no» di tre repubblicani. E intanto è lotta senza quartiere tra Donald e Musk. «Elon? Potrei deportarlo», dice l'inquilino della Casa Bianca.

con Conti e Torizzi alle pagine 14-15

IL DOSSIER

Così la Russia fabbrica fake news

di Angelo Allegri

La spesa da un milione di dollari della moglie di Zelensky al negozio Cartier di New York. Gli acquisti immobiliari del presidente ucraino, che nell'ordine avrebbe comprato la villa di Sting in Toscana, un hotel a Courchevel, una splendida (...) segue a pagina 13

DOPO TRE ANNI

Telefonata Putin-Macron

Matteo Basile a pagina 12

PROCESSO PER STUPRO

Chiesti 9 anni di carcere per il figlio di Grillo

Gli imputati assenti. A settembre la sentenza I difensori: «Abbiamo molte frecce nel nostro arco»



Alberto Belli Paci

Il figlio della Segre: «Perché entro in FI»

Alberto Giannoni a pagina 9

Luca Fazzo

■ Per Ciro Grillo e i suoi tre amici accusati di stupro di gruppo è arrivata la richiesta della Procura. Nove anni di reclusione per tutti gli imputati con le attenuanti generiche e con le conseguenze accessorie.

a pagina 3

IL COMMENTO

Quella vita che sfugge in un'aula di tribunale

di Filippo Facci

■ Nove anni sono una vita, anche perché la pena richiesta per Ciro Grillo comprende anche i sei anni trascorsi dall'inizio dell'indagine: un tempo che misura la distanza tra chi è giudicato e chi giudica.

alle pagine 2-3

GIÙ LA MASCHERA

CYBER-BALLISTE

di Luigi Mascheroni

Notizia. «Assessora contro il cyberbullismo cyber-bullizzava sotto falso nome». Ed è difficile dire se fa più male leggere la parola «assessora» o scoprire che dietro una paladina dell'uso responsabile dei social si nasconde una odiatrice da tastiera. A proposito. Il fatto che non si specifichi nei titoli il partito dell'assessore, conoscendo il giornalismo italiano, significa che è di sinistra. Comunque. È successo che a Lecco - terra famosa per *Promessi Sposi* e per il gelato (è una battuta, pessima; scusate) - l'Assessore alla Famiglia, Giovani, Comunicazione, Rapporti con i cittadini-



ni ed Evoluzione digitale, dopo che due settimane fa ha presentato «Cinque patti educativi digitali per combattere il cyberbullismo», l'altra sera con l'accout «Anonimo 582» ha ripetutamente insultato e deriso un cittadino che su Facebook aveva criticato l'amministrazione comunale per un problema alla pavimentazione in città. Tragicamente smascherata, l'assessora - doppia morale e triplo salto mortale - prima ha fatto l'immane video di scuse e poi si è dimessa. E tanti saluti alla superiorità etica, culturale, politica e informatica dei progressisti 2.0. In ogni caso. La vicenda ci sembra riassumere perfettamente la sinistra italiana. Non binaria per quanto riguarda i generi ma doppia in tutto il resto. Moralista in pubblico e carnefice in privato, finge sempre di essere qualcosa che non è. Come ha confessato nel video di scuse l'"assessora": «È terribile cadere negli errori che si combattono». E non parlava solo per lei.

GIUSTIZIA E POLITICA

La toga rossa salva il migrante che minacciò la figlia della Meloni

Hoara Borselli

■ Lui è un immigrato camerunense. Lei è una giudice del tribunale di Roma. Lui si chiama Ibiu Ngawang, 27 anni. Lei si chiama Silvia Albano. Ngawang ha girato un video nel quale minacciava la presidente Meloni e la sua bambina. La giudice Albano ha sospeso il provvedimento di rimpatrio: Ngawang non ha fatto niente di male.

a pagina 5

L'ACCIAIO IN CRISI

Ex Ilva, gli azeri sbattono la porta

Fraschini a pagina 22

L'EMERGENZA

Allarme caldo e i colpi di sole della sinistra

di Vittorio Feltri

■ Spiegare qualsiasi incidente, disgrazia o disastro con la scusa del «riscaldamento globale» è lo sport preferito dei progressisti, che ormai vivono in una bolla ideologica.

alle pagine 20-21

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)

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



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 2 luglio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



GARLASCO Il condannato resta in semilibertà

«Impronte, non c'è Dna»
E la Cassazione rigetta
il ricorso contro Stasi

Zanette a pagina 14



MARCHENO Delitto in fonderia

**Ergastolo, fuga
Il caso Bozzoli
a Strasburgo**

Prandelli a pagina 17



Ex caserme e prefabbricati Il piano carceri del governo

Dopo l'allarme di Mattarella per il superaffollamento si cercano soluzioni. Presto il decreto Strutture in calcestruzzo per aggiungere posti. Tossicodipendenti trasferiti in comunità

Coppari
e Allegranti
alle p. 6 e 7

L'intervista al giurista Cassese

«Toghe militanti
agitano il conflitto
tra governo
e magistratura»

Marmo a pagina 8



La guerra in Europa

**Macron sente Putin
e poi Zelensky
«Ora i negoziati»**

Servizi alle pagine 12 e 13



Blackout climatico

L'Italia nella morsa del caldo: una donna cardiopatica è morta a Palermo, mentre due operai si sono sentiti male in una cisterna a Venezia (uno è in coma). A Firenze e Bergamo, invece, l'uso dei condizionatori ha sovraccaricato la rete

causando diversi blackout. Sono 18 le città italiane con il bollino rosso. Ma è allarme in tutta Europa: caldo record da Londra a Berlino fino a Madrid, mentre Parigi chiude la Tour Eiffel.

D'Amato e Bartolomei alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

SERIE B Fininvest vende, un ruolo a Galliani



**Monza ceduto
agli americani
Si chiude l'era
dei Berlusconi**

Al. Stella nel Qs

MILANO Crollo sul grattacielo, faro sui sensori

**CityLife, sequestrato il tetto
E il quartiere inizia a ripartire**

Servizio a pagina 4

ROBBIO Cinque in manette

**Sgominato traffico di droga
da 350mila euro a settimana**

Zanichelli nelle Cronache

LODI Nella chiesa di San Fereolo

**Domani l'addio
a "Rambo" Bolzoni
trovato ucciso
a metà febbraio**



Raimondi Cominesi nelle Cronache



Gli abusi di gruppo in Sardegna,
chieste 4 condanne a nove anni

**Violenza sessuale,
l'avvocata
Bongiorno
contro
Ciro Grillo:
«Per lui e gli amici
la donna vale zero»**

G. Rossi a pagina 14

Milano, rinviato il diploma
La difesa choc: solo goliardia

**Chat sessista
alla Bocconi,
allusioni e minacce
a una studentessa
Puniti quattro
universitari**

Ballatore e Palma a pagina 15



Da sabato il cicloreportage su Qn

**Enrico Brizzi (in bici)
racconta Tondelli**

Baroncini a pagina 19

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e
CONTEMPORANEA
a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI
da MIRÓ a BASQUIAT
da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO
BARTOLINI
SALIMBENI

Piazza Santa Trinita 1
(Via Tornabuoni)
Tel. 055 60 20 30

da martedì a sabato / 10-13 14-19
chiuso domenica, lunedì e festivi
collezionerobertocasamonti.com

Ingresso gruppi su prenotazione / prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com



Culture

FABRICE TASSEL Lo scrittore francese indaga l'intimità dell'orrore nel romanzo «Sembrano uomini», per Carbonio Guido Caldiron pagina 12



Visioni

MUSICA Intervista alla band norvegese Wardruna, il folk come frutto di migrazioni e mescolanza Federico Ercole pagina 15



L'ultima

LANGER La conversione è una lotta continua. Trent'anni senza Alex, ispirazione per tanti, papa compreso Gianfranco Bettin pagina 16

IN CINQUE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,30

MERCOLEDÌ 2 LUGLIO 2025 - ANNO LV - N° 155

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

il manifesto

quotidiano comunista

Palestinesi piangono le vittime uccise negli attacchi israeliani fuori dall'ospedale Shifa, nella città di Gaza foto Jihad Alshrafi/Ap



A Gaza l'esercito israeliano spara sulle file per il pane e sulle tende: altri 81 morti. Il rapporto della relatrice Onu denuncia la partecipazione all'economia del genocidio: centinaia di aziende occidentali, anche italiane, fanno affari aiutando Tel Aviv nello sterminio pagine 2 e 3

Complici

all'interno



L'intervista

Albanese: «Non basta colpire le colonie»

«Le aziende complici del sistema coloniale israeliano e del genocidio vanno portate in tribunale. Intervista alla Relatrice speciale dell'Onu, Francesca Albanese»

CHIARA CRUCIATI PAGINA 2

La Striscia e noi Il laboratorio della società militarizzata

IAIN CHAMBERS

Non è inappropriato parlare della questione della Palestina e dell'attuale stato di Israele come di un laboratorio della modernità. segue a pagina 10



COOPERAZIONE, ALLA CONFERENZA DI SIVIGLIA L'ONU TENTA DI SALVARE I FONDI PER LO SVILUPPO

Tassare i ricchi: l'idea Lula-Sánchez

A Siviglia 70 capi di Stato e di governo e oltre 190 delegazioni nazionali per la IV Conferenza delle Nazioni Unite sul finanziamento allo sviluppo, che serve sostanzialmente a mantenere in vita il multilateralismo ed evitare che il nazionalismo ostile di Trump contagi il resto dell'Occidente. Gli Stati uniti infatti sono assenti. Il padrone di casa Pedro Sánchez e il presidente brasiliano Luiz Inácio Lula da Silva hanno annunciato un coordinamento permanente allo scopo di far approvare, soprattutto in sede G20, una tassa globale sui miliardari. Mentre la prestigiosa rivista The Lancet ha pubblicato uno studio che tenta di prevedere cosa potrebbe succedere senza i soldi di Usaid, l'agenzia statuni-

tese per la cooperazione estera, smantellata dal presidente Usa. I numeri sono drammatici: immaginando un taglio di bilancio pari all'83%, le cure mediche e gli aiuti alimentari che verrebbero meno potrebbero provocare oltre 14 milioni di morti evitabili da qui al 2030. 4,5 milioni delle quali di bambini.

TECLEME E CICCARELLI A PAGINA 5

Lotta per la giustizia fiscale La classe capitalista va in «paradiso»

EMILIANO BRANCACCIO

I ricchi si sposano, vanno in vacanza, fanno selfie, ridono, divorziano, si ammalano, piangono e alla fine persino muoiono. Le testimonian-

ze con cui ci tengono al corrente delle loro vite un po' grottesche sembrano fatte per rassicurarci.

segue a pagina 11



AMERICA OGGI Alligator Alcatraz, arriva Donald Trump



Trump arriva in Florida per inaugurare «Alligator Alcatraz», la prigione per immigrati. Dal Sunshine State il tycoon attacca Musk, che si oppone alla sua finanziaria passata ieri in senato. «Verificherò se Elon si può deportare, dice ai giornalisti.

BIANCHI, CATUCCI, GIAGNONI A PAGINA 4

LAVORO Caldo estremo, il governo in ritardo



La ministra Calderone oggi pomeriggio vara il protocollo con sindacati e imprese: stop in edilizia e agricoltura nelle ore centrali. Dopo due morti e un operaio in coma. Re David (Cgil): «Non possiamo discutere ogni anno, vanno prese decisioni permanenti».

GAMBIRASI A PAGINA 7

«SOVRAFFOLLAMENTO» Il carcere in Albania è pronto ma è vuoto



Una nuova direttrice, un educatore, un funzionario e ventidue agenti. Ma il carcere italiano di Gjader, in Albania, non ha mai visto un detenuto. Sul primo penitenziario extraterritoriale, intanto, pesano diversi dubbi giuridici.

MERLI A PAGINA 9

Festival dei Tacchi. Il teatro nel paesaggio. 3-9 AGOSTO 2025 JERZU, ULASSAI - SARDEGNA

Printed in Italy. Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Dipos. C/PM/2321/03





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 180 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/11/1993

Fondato nel 1892



Mercoledì 2 Luglio 2025

Commenta le notizie su ilmattino.it

ARONA E PRODA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELRO L21

Dopo il terremoto Campi Flegrei, l'albergatore: hotel pieni, il sisma non ferma i turisti
Gennaro Del Giudice in Cronaca



In campo operatori e circoli Nel Golfo di Napoli uno Stadio del mare «Calendario di eventi»
Gianluca Agata in Cronaca



La nuova Ferrari Un Cavallino chiamato Amalfi tra motori, show e buyer mondiali
Giovanni Chianelli a pag. 13



L'editoriale LA PROVA DI MATURITÀ CHE SERVE ALL'EUROPA

di Paolo Pombeni

Non è un momento facile per l'Unione europea, ma è in questi frangenti che si valuta lo stato di salute di una istituzione: gli stress test non vanno fatti solo per le banche. Sul fronte internazionale la situazione continua ad essere estremamente complessa. La guerra in Ucraina è lontana da una soluzione, nonostante le molte parole al vento su possibilità di evoluzioni positive. Per la Ue, con l'appendice in questo caso della Gran Bretagna, è una fonte di grande preoccupazione. Putin prosegue nella sua strategia che, a stare alle stesse parole di Lavrov, è storica per la vecchia Russia: abbiamo una tale ampia disponibilità di mezzi (droni e missili) garantiti dalla nostra industria militare, e una così cospicua riserva d'uomini da sacrificare sul campo di battaglia (magari integrandola ora con un po' di carne da cannone coreana), che l'Europa non è in grado di arginare la crescente consumazione di quanto ha a disposizione la piccola Ucraina. Dunque si disilluda di fermarci con i pacchetti di sanzioni, visto che gli USA, cioè la potenza nostra pari, non è interessata a competere.

Aggiungiamoci la situazione a Gaza che non conosce evoluzioni positive. Anche qui il governo Netanyahu punta alla cancellazione del nemico per consumazione delle risorse a disposizione di questo: quelle fisiche e militari le ha già letteralmente rase al suolo, quelle umane sono crollate dalla fame e dallo stress, oltre che dalle enormi perdite di vite. Ci si rende conto che l'Europa non sa che fare, priva di strumenti di condizionamento: le minacce di rottura degli accordi di collaborazione sono buone solo per la propaganda.

Continua a pag. 35

Cambio di paradigma/ Il bacino occupa l'1% delle acque del mondo, vale il 20% dei traffici marittimi globali

LA MINIERA DEL MEDITERRANEO

È l'Italia lo snodo strategico. Gli armatori alla Ue: la tassa di scopo serve a finanziare il rinnovamento delle flotte

Antonino Pane

Miniera Mediterraneo, Meloni: con il Piano Mare quadro più snello per le imprese. A pag. 4

Accordo per dieci anni

Crociere, Msc gestirà i porti di Bari e Brindisi

Msc gestirà i servizi crocieristici nei porti di Bari e Brindisi: accordo decennale per la società che fa capo ad Aponte.

Navigazione eco-sostenibile

Grimaldi ordina sei nuovi traghetti super-green

Navigazione eco-sostenibile, Grimaldi ordina sei traghetti ultra-green alimentati a metano: consegna tra il 2028 e il 2030.

Pane a pag. 5

L'EUROPA PAGA LA SETTIMA RATA. APPROVATA LA NUOVA LEGGE SULLA CONCORRENZA

Opere e riforme, il Pnrr corre

Meloni: primato anche qualitativo, siamo diventati un modello per gli altri Stati membri

Il Napoli accelera per il bomber: alto più di 2 metri, sarà il vice-Lukaku

Nando Santonastaso a pag. 2



LUCCA, L'ALTRO GIGANTE

Gennaro Arpaia e Bruno Majorano alle pagg. 15 e 16

La guerra in Ucraina Mosca accelera l'avanzata Putin-Macron telefonata dopo tre anni

Mosca accelera l'avanzata. E dopo tre anni Macron e Putin tornano a parlarsi al telefono. Ventura a pag. 8

La lite tra gli ex amici Trump a Musk: «Ti rimando in Sudafrica» Bilancio Usa, sì del Senato

Elon: «Faccio il partito». Donak: «E i voti deporto». Musk: Trump è guerra tra ex amici. Paura a pag. 9

Verso il voto in Campania

Regionali, De Luca pensa a più liste e lancia Fortini

Adolfo Pappalardo a pag. 7

Trenta giorni di stop per rifare la pista

Capodichino, la chiusura slitta a novembre 2026 «Così ridurremo i disagi»



Luigi Roano in Cronaca

TMS TECNO METAL SYSTEMS TECNOLOGIE E SERVIZI PER L'EDILIZIA

CON LA MIGLIOR PERSIANA SECURITY 60

LA PERSIANA BLINDATA ORIENTABILE PIÙ VENDUTA AL MONDO NELLA SUA CATEGORIA

FINALMENTE MI SENTO SICURA.

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3

MADE IN ITALY

L'UNICO SISTEMA ORIGINALE!

CERTIFICATO IN CLASSE 3 ANTIFRAZIONE NORMA UNI ENV 1627:2011

PER LA SICUREZZA DELLA TUA CASA NON RISCHEARE. SCEGLI SECURITY60

TROVERAI LA PERSIANA SECURITY 60 PRESSO I MIGLIORI ARTIGIANI E SHOW-ROOM DELLA TUA CITTÀ ANCHE IN ACCIAIO INOX

www.security60.it

www.tecnometal.com





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 147,- N° 180 ITALIA

NAZIONALE

Mercoledì 2 Luglio 2025 • 5. Ottone

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Il film in sala nel 2028
007 cambia volto
Tre star in pole
per il dopo Craig
Satta a pag. 23



L'esordio a Wimbledon
Sinner è tornato
Nardi battuto in 3 set
Musetti inciampa
Martucci nello Sport



Europei al via in Svizzera
Calcio femminile
Greggi: io e l'Italia
puntiamo in alto
Mustica nello Sport



L'editoriale

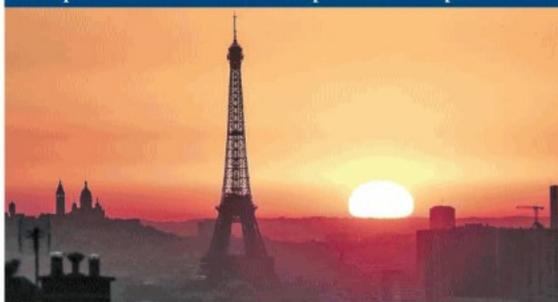
BUROCRAZIA CON L'IA LA SVOLTA È POSSIBILE

Guido Boffo
Il collo di bottiglia del sistema Italia, la zavorra che ci impedisce di decollare. E anche se per Max Weber la burocrazia è "la forma organizzativa più razionale e efficiente per gestire la complessità della società moderna", e dunque esiste una burocrazia buona, utile, efficiente e una cattiva, pietrificata e incrostante, gli strumenti messi in campo contro quest'ultima si sono dimostrati sinora inadeguati. Ogni sei mesi parte il treno di una semplificazione, ma raramente arriva a destinazione. Il paradosso è che più leggi e regolamenti vengono prodotti, più il mostro ingrassa: in Italia è diventato un leviatano. Ma non disperiamo, all'orizzonte si intravede una soluzione. È l'intelligenza artificiale. Non bisognerà attendere anni, forse nemmeno mesi. La rivoluzione tecnologica ha ritmi serratissimi. Un team di Microsoft ha appena elaborato un software in grado di formulare diagnosi sanitarie su casi complessi con un'accuratezza quattro volte superiore a quella di medici esperti. Si tratta di un modello in grado di elaborare una quantità enorme di dati e arrivare alla soluzione al termine di un processo graduale, replicando l'interazione di un pool di specialisti. Niente a che vedere con dottor Google. Ovviamente il software di Microsoft non è ancora pronto per entrare in corsia, ci sono questioni legali e normative da risolvere, a cominciare dalla responsabilità medica, ma potenzialmente rappresenta un supporto significativo, forse decisivo, per il sistema sanitario.
Continua a pag. 25

«Massimario, sgarbo al Colle»

► **L'intervista Nordio (Giustizia): «L'ufficio della Cassazione sul Dl Sicurezza irriverente verso chi l'ha promulgato. Carceri, detenzione differenziata per i tossicodipendenti e per gli stranieri»**

L'Europa e l'ondata di caldo. Vittime e pronto soccorso presi d'assalto



I colori del clima rovente



In alto la Tour Eiffel al tramonto: è stata chiusa per le alte temperature a Parigi. In basso le spettacolari "roll clouds" provocate dal caldo sulla costa portoghese
Carini, Pace e Trolli alle pag. 6 e 7

Massimo Martinelli
«Massimario, sgarbo al Colle». Così il ministro della Giustizia Carlo Nordio in una intervista a Il Messaggero. «Quell'atto sul Dl Sicurezza contiene critiche radicali sia sulla sua necessità ed urgenza, sia sui suoi contenuti, ritenuti manifestamente incostituzionali. Se ci fossero stati profili incostituzionali sul Dl Sicurezza, il Capo dello Stato li avrebbe ritecuti». Sul sovraccarico degli istituti di pena: «Per svuotare le carceri non occorre l'indulto. Per ridurre il sovraccarico agiremo su stranieri, tossicodipendenti e chi è in carcerazione preventiva».
A pag. 3
Bruschi e Pigliatelli a pag. 2

Ok del Senato al Budget
Trump a Musk: «Ti rimando in Sudafrica»
Angelo Paura
«Faccio il partito». «È io ti deporto». Musk-Trump, la guerra tra ex amici. Musk, grande sponsor del tycoon alle elezioni, critica il presidente sulla legge di Bilancio. È lui minaccia di deportarlo nel suo Paese d'origine, il Sudafrica.
A pag. 9

Pnrr, l'Italia corre Via libera della Ue alla settima rata

► In arrivo 18,3 miliardi. Meloni: primato confermato Già al lavoro sulla nuova richiesta di revisione

Andrea Pira
L'Italia ha ricevuto dalla Commissione europea la via libera al pagamento della settima rata del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Un assegno che vale 18,3 miliardi di euro. La premier Giorgia Meloni: «Primi in Europa per l'avanzamento del Piano, avanti con determinazione».
A pag. 4

La circolare
Comunali, sbloccati i salari accessori
Fino a 300 euro in più
ROMA Aumenta il salario accessorio negli enti locali. Gli aumenti possono raggiungere i 300 euro lordi al mese.
Bisozzi a pag. 5

Processo per stupro



Ciro Grillo, l'accusa chiede 9 anni «Pure lui ha sofferto»
TEMPIO PAUSANIA (Sa) Il processo a **Ciro Grillo**, figlio del fondatore di M5s, imputato per violenza di gruppo. L'accusa chiede una condanna a 9 anni: «Ma anche lui ha sofferto».
Aime a pag. 12

ESPERIENZA E TECNOLOGIA PER LA TUA SALUTE

VILLA MAFALDA CLINICA PRIVATA POLISPECIALISTICA

Il Segno di LUCA

CAPRICORNO SCEGLI GLI ALLEATI

La Luna in Bilancia ti invita a osservare le dinamiche legate al lavoro con occhio attento, ma anche con il distacco necessario per discriminare e scegliere i tuoi alleati. I limiti oggettivi e gli elementi che generano una sensazione di smarrimento diventano più facili da leggere, anche se molte cose continuano a muoversi a livello inconscio. Si fa sempre più forte il desiderio di essere fedele a te stesso, evita che crei rigidità.

MANTRA DEL GIORNO
L'imprevisto delinea il percorso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 25

* Tardien 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; «Passeggiate ed escursioni nel Lazio» • € 9,90 (Lazio)

il Resto del Carlino

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

MERCOLEDÌ 2 luglio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



BOLOGNA La strage del Due Agosto

Ergastolo confermato anche per Bellini: la storia è davvero finita

Gabrielli a pagina 17



REGGIO Max Mara si tira indietro

Salta il Polo della Moda, scontro totale

Salsi a pagina 10



Ex caserme e prefabbricati Il piano carceri del governo

Dopo l'allarme di Mattarella per il superaffollamento si cercano soluzioni. Presto il decreto Strutture in calcestruzzo per aggiungere posti. Tossicodipendenti trasferiti in comunità

Coppiari e Allegranti alle p. 6 e 7

L'intervista al giurista Cassese

«Toghe militanti agitano il conflitto tra governo e magistratura»

Marmo a pagina 8



La guerra in Europa

Macron sente Putin e poi Zelensky «Ora i negoziati»

Servizi alle pagine 12 e 13



Blackout climatico

L'Italia nella morsa del caldo: una donna cardiopatica è morta a Palermo, mentre due operai si sono sentiti male in una cisterna a Venezia (uno è in coma). A Firenze e Bergamo, invece, l'uso dei condizionatori ha sovraccaricato la rete

causando diversi blackout. Sono 18 le città italiane con il bollino rosso. Ma è allarme in tutta Europa: caldo record da Londra a Berlino fino a Madrid, mentre Parigi chiude la Tour Eiffel.

D'Amato e Bartolomei alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

RIMINI Tra voci e progetti: parla il sindaco



Festival di Sanremo itinerante? La Romagna ci fa un pensiero

Salvadori e Spadazzi a pagina 18

BOLOGNA L'insediamento ufficiale

Il nuovo procuratore Guido: «Tutti uniti contro le mafie»

A pagina 17 e in Cronaca

BOLOGNA Pacchi intercettati dalla finanza

La droga arriva per posta Sequestrati 55 chili di 'fumo'

Tempera in Cronaca

IMOLA Cantiere al via dal 21 luglio

Lunghi lavori sulla Selice, due mesi di disagi



Agnessi in Cronaca



Gli abusi di gruppo in Sardegna, chieste 4 condanne a nove anni

Violenza sessuale, l'avvocata Bongiorno contro Ciro Grillo: «Per lui e gli amici la donna vale zero»

G. Rossi a pagina 14

Milano, rinviato il diploma La difesa choc: solo goliardia

Chat sessista alla Bocconi, allusioni e minacce a una studentessa Puniti quattro universitari

Ballatore e Palma a pagina 15



Da sabato il cicloreportage su Qn

Enrico Brizzi (in bici) racconta Tondelli

Baroncini a pagina 19

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI da MIRÓ a BASQUIAT da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO BARTOLINI SALIMBENI Piazza Santa Trinita 1 (Via Tornabuoni) Tel. 055 60 20 30

da martedì a sabato / 10 - 13 14 - 19 chiuso domenica, lunedì e festivi collezione roberto casamonti.com

Ingresso gruppi su prenotazione / prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com





IL SECOLO XIX



MERCOLEDÌ 2 LUGLIO 2025

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,90 € con TuttoSport (giurno) 1,50 € con TuttoSport (AT, AL, CR, L, S) (End resto d'Italia) - Anno: CXXXIX - NUMERO 155 - COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - BLUEMEDIAS.R.L. - Per pubblicità su IL SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

MANCANZA DIVISIONE

I CANTIERI NAVALI E IL DOGMA DEL NO AGLI AIUTI DI STATO

FRANCESCO FERRARI

In un momento storico caratterizzato da tensioni geopolitiche, blocchi navali e competizione feroce per il controllo delle rotte commerciali, osservare la cantieristica europea ridotta al 4% del mercato globale non è solo una disfatta industriale: assomiglia tanto a una resa strategica. Perché la costruzione di navi non è solo un business: è un asset di sicurezza nazionale. E oggi l'Italia, alla pari dell'Europa, si ritrova priva di una visione: mantiene la leadership globale nel settore crociera, ma è quasi del tutto sparita dallo scacchiere internazionale per quanto riguarda le altre tipologie di navi commerciali.

Eppure nel 1965, nel pieno del boom economico, l'Europa costruiva quasi la metà delle navi del mondo. Oggi quel primato è un ricordo lontano: la Cina controlla il 53% della produzione, la Corea il 27%, il Giappone il 14%. L'Europa? Quattro miseri punti percentuali, appunto. In un settore che continua a crescere - la produzione cantieristica nel 2025 toccherà 74,1 milioni di tonnellate lordi, contro i 13 milioni di 60 anni fa - ci siamo fatti estromettere senza colpo ferire.

Il fatto è che oggi, più che mai, servirebbe un'industria navale solida per affrontare la transizione ecologica, rafforzare l'autonomia strategica dell'Unione europea, difendere le nostre economie marittime.

Ieri Stefano Messina, presidente di Assarmatori, ha chiesto un intervento pubblico per rinnovare la flotta traghetti. Il ragionamento è semplice, e c'è da sperare che i rappresentanti del governo presenti all'assemblea dell'associazione lo abbiano capito: le navi più datate vanno sostituite con unità moderne, più sicure, meno inquinanti. Ma senza un sostegno concreto, si continuerà a ordinare all'estero, regalando altre quote di mercato alla già ricca industria asiatica. Come agire, dunque? Marco Bisagno, a capo del più grande cantiere privato italiano (il genovese Mariotti), lo ha spiegato con poche parole: «Bisogna aiutare chi decide di demolire una nave vecchia di 40 anni per costruirne una che funziona con combustibili meno inquinanti, o che diventa elettrica quando entra in un porto». Una ricetta già sperimentata, con successo, in passato. Un appello di buon senso che sfida il dogma europeo del «no agli aiuti di Stato» in un mondo dove tutti, a partire da Cina e America, fanno esattamente il contrario. —

L'APPELLO DEL PRESIDENTE DI ASSARMATORI STEFANO MESSINA ALL'ASSEMBLEA ANNUALE DI ROMA

«Necessario il sostegno dello Stato per traghetti, cantieri e lavoratori»

L'Italia non può rinunciare al suo ruolo, politico e naturale, di potenza marittima. Ma per farlo deve adottare misure urgenti a beneficio della flotta, dei lavoratori, dei cantieri navali. Il messaggio che Stefano Messina lancia in occasione dell'assemblea annuale di Assarmatori suona come un ultimatum, più che un appello, al mondo della poli-

tica rappresentato in sala da quattro ministri (Nello Mustumeci, Orazio Schillaci, Antonio Tajani e Adolfo Urso) e un viceministro (Eduardo Rixi). «La più grande flotta di traghetti del mondo, quella che opera in Italia, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori, che qui sono tutti privati.



Il ministro Tajani e Stefano Messina

L'ARTICOLO / PAGINA 10

NAVALMECCANICA

Alessandro Barbera / PAGINA 11

Crociere e fregate nel piano Fincantieri verso il riarmo

Scatta il riarmo nazionale e Fincantieri muove le sue mosse, puntando sulle fregate oltre che sulle navi da crociera. Il gruppo navalmecanico punta a riconvertire i bacini di Palermo e Castellammare. Non mancano gli investitori: i grandi fondi d'investimento americano, dopo le parole del governo, cercano occasioni nella difesa.

NUOVE TENSIONI SUI DAZI TRA UNIONE EUROPEA E STATI UNITI ALLA VIGILIA DELL'INCONTRO DECISIVO: SI RISCHIA LA GUERRA COMMERCIALE

Stangata sulle famiglie

Impennata dei prezzi del carrello alimentare: rialzo complessivo delle spese pari a 445 euro

Il paradosso di un'inflazione sotto controllo ma con l'impennata dei prezzi del carrello alimentare rischia di costare caro alle famiglie italiane. E sul fronte dei dazi tornano le tensioni tra Ue e Stati Uniti.

GLI ARTICOLI / PAGINE 2 - 5

ROLLI



ITALIA DA BOLLINO ROSSO

D'Anna, Pedemonte e Santoro / PAG. 6 E 7

Genova, allerta caldo La Liguria fa i conti con blackout in serie

In un'Italia da bollino rosso per il caldo, a Genova l'allerta massima per le temperature è prorogata fino a domani. La Liguria fa i conti con una serie di blackout che hanno colpito diverse città.

LE RICHIESTE DELLA PUBBLICA ACCUSA AL PROCESSO PER STUPRO DI GRUPPO



«Condannate a nove anni Ciro Grillo e i suoi tre amici»

Ciro Grillo il giorno della laurea in legge L'INVIATO TOMMASO FREGATTI / PAGINA 8

L'EX BR GENOVESE

Dall'Argentina sì all'estradizione per Bertulazzi

Marco Menduni / PAGINA 17

Leonardo Bertulazzi, 74 anni, l'ex primula rossa degli anni di piombo, l'ex super latitante della colonna genovese delle Brigate Rosse, verrà estradato in Italia. Lo ha deciso la corte suprema argentina dopo la revoca dello status di rifugiato.

STORIA E MEMORIA

Crimini nazisti, la battaglia per i risarcimenti

F. Margiocco / INVIATO A BRUXELLES

La battaglia sui risarcimenti per i crimini commessi dai nazisti riparte da Bruxelles. Ieri il dibattito rivolto al parlamento europeo. «Non è una questione economica», ha detto Filippo Biolé.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

BUONGIORNO

L'altro giorno, nelle stesse ore, il presidente della Repubblica si è congratulato con l'Amministrazione penitenziaria per il lavoro che si sobbarca, e in Parlamento si è omaggiata la memoria di Paolo Borsellino, di cui è stata esposta la borsa che aveva con sé il giorno in cui fu ammazzato. Tutto però mi è stupefacente: come su un processo falluto si sia perduta, probabilmente per sempre, la possibilità di conoscere gli assassinii di Borsellino; e come maggioranza e opposizione se ne infischieranno, l'una adesso, l'altra quando sarà il suo turno, delle parole di Sergio Mattarella, tormentato una volta di più dall'infedele condizione delle prigioni italiane. E mentre ci riflettevo sopra, a un ragazzo con l'ambizione di diventare giornalista ho chiesto: secondo te ne ammazza di più la mafia o il carcere?

Lui mi ha guardato esterrefatto, e poi: avrei detto la mafia ma, da come me l'hai chiesto, ho capito che è il carcere. Non è neanche più una partita: ormai stravince il carcere. Calcolando soltanto i suicidi, e soltanto quelli dei detenuti (si suicidano anche le guardie), l'anno scorso il carcere ne ha uccisi 91, secondo l'associazione Antigone, o 83, secondo il ministero della Giustizia; gli omicidi della criminalità organizzata sono stati 15. Negli ultimi dieci anni, i suicidi in carcere sono stati 591 (secondo Antigone 611), e 331 gli omicidi della criminalità organizzata. Anche uno scolaro capisce che, se il carcere ha sulla coscienza più morti della mafia, non è solo un'emergenza sociale, come ha detto Mattarella, o morale, come pensano altri, bensì soprattutto mentale: è il cervello che è fuori uso.

Fuori uso MATTIA FELTRI

NUOVO **BANCO METALLI**
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n. 36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
Tel: 010 416382

GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantoni, 16/r Tel. 010 416382
SANTREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

GRABO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com

NUOVO **BANCO METALLI**
L'unica fonderia in Liguria
COMPRO ORO
PREZZO MASSIMO GARANTITO

GENOVA CORNIGLIANO:
Via Cornigliano n. 36/38/40/r
Tel: 010 6501501

GENOVA SAN FRUTTUOSO
C.so Sardegna 89/R
Tel: 010 416382

GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantoni, 16/r Tel. 010 416382
SANTREMO: Via Roma 2,
Tel: 0184 990230

GRABO CONTINUATO: dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00
www.banco-metalli.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo



Latto di indirizzo Mef
Crediti d'imposta, fissate le linee guida
Arriva la spinta per l'annullamento degli atti non fondati

Via libera all'atto di indirizzo del Mef sui crediti d'imposta inesistenti e non spettanti. Con una spinta ad annullare gli atti del Fisco non fondati.
Galani, Mobilis e Parente — a pag. 29



FTSE MIB 39792,22 +0,13% | SPREAD BUND 10Y 89,10 -0,80 | SOLE24ESG MORN. 1441,46 +0,59% | SOLE40 MORN. 1488,49 +0,13% | **Indici & Numeri** → p. 35-39

LA DENUNCIA DEI MEDICI: ALLARME, MANCA IL LATTE

A Gaza migliaia di lattanti rischiano la morte per fame

Rosalba Reggio — a pag. 13



Dal confine con Israele. Il tramonto sulle rovine di Gaza

COLLOQUIO DI DUE ORE

Prima telefonata Putin-Macron dopo tre anni: al centro la tregua in Ucraina

Antonella Scotti — a pag. 12

Migranti, 270mila assunti in tre anni

Carenza di lavoratori

È la previsione di Excelsior contenuta nella relazione al decreto flussi

Mancano lavoratori italiani, una impresa su tre assumerà stranieri entro il 2026

Solo il 3% delle imprese sceglie manodopera straniera per pagare meno

Le imprese italiane potrebbero assumere nei prossimi tre anni più di 270mila lavoratori immigrati da paesi extra Ue, fino a 93mila l'anno, attraverso il decreto flussi approvato lunedì. È la previsione del sistema Informativo Excelsior contenuta nella relazione illustrativa che accompagna il Dpcm.

Secondo l'Unioncamere un'impresa su tre prevede di assumere lavoratori extra Ue entro il 2026 (o lo ha già fatto tra 2021 e 2023) principalmente per mancanza di lavoratori italiani (73,5% delle aziende), solo il 3% lo fa per pagare meno.

Perrone e Tucci — a pag. 4
con l'analisi di **Aldo Bonomi**

Powell (Fed): senza dazi i tassi in Usa sarebbero già calati

Banche centrali

Il governatore ribatte al presidente: la direzione del debito non è sostenibile

Dal vertice di Sintra dei banchieri centrali arriva la replica del governatore della Fed, Powell, al presidente Trump che lo vuole destituire: «Avremmo tagliato prima i tassi se non ci fossero stati i dazi. Le critiche? Penso al 100% al mio lavoro, conseguire gli obiettivi che ci ha dato il Congresso: massima occupazione, stabilità dei prezzi e stabilità finanziaria».

Corrado Poggi — a pag. 3

Nel settore difesa cresce il ruolo dell'intelligenza artificiale e della robotica

Robot e droni

L'industria europea delle armi investe nelle nuove tecnologie ma è in ritardo

Leonardo, Rheinmetall, Pincanti: le aziende già lavorano con l'intelligenza artificiale e robotica che stanno cambiando volto al settore difesa. Ma «lo sviluppo è diverso tra Usa e Europa» spiega Alessandro Marrone (Iai). Negli Usa guidano le big tech civili, in Europa l'industria della difesa, ma è in ritardo.

Sara Deganello — a pag. 10



Paolo Benanti, Teologo

ETICA DI FRONTIERA
Non dobbiamo rassegnarci alla guerra hi tech

di **Paolo Benanti** — a pag. 20



OLTRE 1 MILIONE DI ROBOT RISPETTO A 1,5 MILIONI DI UMANI

Amazon, il numero di umanoidi sorpasserà quello dei lavoratori

— Servizio a pag. 24

In magazzino. All'inizio i robot si occupavano di lavori faticosi poi hanno assunto ruoli più complessi: come imballaggio e smistamento

Trump: rimpatriare Musk? Ci penso

Il nuovo scontro

Nuovo scontro Trump-Musk. Il patron di Tesla critica ancora il progetto di bilancio di Trump e il presidente prima ribatte all'imprenditore dicendo che senza sussidi Tesla sarebbe già chiusa. Poi, rispondendo a una domanda sull'immigrazione dice:

«Espatriare Musk? Devo darci una occhiata». Trump ha quindi minacciato di usare il dipartimento Doge per verificare i sussidi utilizzati di Tesla. Il titolo della società di Musk ieri ha ceduto fino all'8% a Wall Street.
Biagio Simonetta — a pag. 24

PANORAMA

MINISTRO CALDERONE

Lavoro e caldo, arriva il protocollo con turni, orari e norme di sicurezza

Sarà firmato oggi dal ministro del Lavoro, Calderone, il protocollo con le misure di tutela per chi lavora con il caldo torrido. Previsti turni, fasce orarie di sospensione dal lavoro, l'uso degli ammortizzatori sociali. Indicate anche regole per il vestiario e i sistemi di protezione individuali. Terzi registrati altri casi di ricovero e un decesso per il caldo. — a pagina 5



Marco Onado, Accademico boccorniano

ADDII 1941-2025

MARCO ONADO ECONOMISTA E MAESTRO DEL DIRITTO BANCARIO

di **Bricco, Bruno, Resti** — a pagina 16

VOTO AL SENATO

Bilancio Usa, primo ok a debiti da 3.300 miliardi

Il Ddi di Trump che prevede tagli fiscali e nuovo debito per 3.300 miliardi è stato approvato dal Senato con 51 voti a 50. Deciso il voto del vicepresidente Vance. Ora il Ddi passa alla Camera. — a pag. 11

ALIMENTARE

Melegatti alla Valeo Foods del fondo Bain capital

L'azienda dolciaria veronese Melegatti 1894 Spa è stata rilevata dalla lombarda Balconi, del gruppo Valeo Foods, a sua volta controllata dal fondo Bain capital. — a pagina 20

DOMANI CON IL SOLE



Focus N&T. Scadenza, Iva, spese di trasporto: la guida alle novità del decreto Fiscale — a 1,00 euro più il prezzo del quotidiano

Lavoro 24

Lo studio

Città verdi, nuova rotta per i talenti

Cristina Casadei — a pag. 22

ABBONATI AL SOLE 24 ORE

Scopri le offerte: ilssole24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600

octopus energy

RISPARMIA SULLA BOLLETTA E GODITI LE VACANZE!

Tariffe vantaggiose e un servizio clienti unico

★ Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it



L'ERBA DI WIMBLEDON
Esordio facile per Sinner
Ma Berrettini è in piena crisi

Schito alle pagine 26 e 27



VIA ALLA RIFORMA BRAMBILLA
Carcere e sanzioni pesanti
per chi maltratta gli animali

Impallomeni a pagina 8



INTERVISTA A STEFANO DE MARTINO
«In tv sulle orme di Arbore
E uno show con Morandi»

Vicedomini a pagina 25

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream

Santi Processo e Martiniano, martiri

Mercoledì 2 luglio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 180 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it



Quei fascisti della Corte dei Conti

DI TOMMASO CERNO

Quei fascisti della Corte dei Conti hanno messo nero su bianco che il Superbonus del governo Conte due è una voragine da 150 miliardi che come un meteorite ha fracassato i conti pubblici. Si perché finché lo diceva il governo di Giorgia Meloni che quel provvedimento elettorale serviva a sistemare i castelli di qualche riccone, foraggiare grossi gruppi ediliti a spese degli italiani per poi lasciarsi incartati per anni e costretti a contare col contagocce le risorse della Finanziaria erano solo scuse del governo dei balilla e gli italiani che l'hanno votato un branco di pecore. Invece finalmente la magistratura contabile, la stessa che c'era prima quando governavano loro, ha spiegato che non c'è nessun Mussolini da abbattere ma che al contrario il populismo ci stava prima a Palazzo Chigi e se la prendeva con i libri contabili. Scopriamo poi che oltre al danno c'è la beffa: nelle viscere di quello spot ammazza Italia finiamo pure per cofinanziare con le tasse dei cittadini la moschea di Roma in compagnia di Fratelli Musulmani. E non certo di Fratelli d'Italia.

ENERGIA

Asse tra Tajani e Pichetto Fratin
Ora si accelera sul nucleare

Pepe a pagina 14

IL SUPERBUCCO DA 150 MILIARDI E CI PAGHIAMO PURE LA MOSCHEA

La relazione choc della Corte dei Conti
Il Superbonus M5S ha creato una voragine
e tra sprechi e abusi ha finanziato la costruzione
del secondo grande luogo di culto islamico a Roma
Oltre ai 4 milioni garantiti dagli emiri del Qatar
ce ne sono quasi 2 in arrivo dal Superbucco di Conte

Adelai e Sorrentino alle pagine 2 e 3



DI GAETANO MINEO

Lucano è decaduto
Il sindaco del «modello Fiace»
costretto alla resa
«Condotta criminosa»



a pagina 5

DI PEJMAN ABDOLMOHAMMADI
I cavalli di Troia dei regimi
e le nostre libertà non negoziabili

a pagina 2

Il Tempo di Osho

Altro che la Transilvania
Dracula è sepolto a Napoli



"Genna', avete na provetta sospesa ra parte mia o' bar"
"Grazie assaje"

Bernardini a pagina 12

I NODI DEL CAMPO LARGO

Il Pd eterno secondo
E Schlein ha un'altra grana
Calenda la molla nelle Marche

Il Pd resta eterno secondo. E per la Schlein solo cattivi segnali. L'ultimo dalle Marche con l'addio di Calenda: «Non sosterrò né Ricci né Acquaroli»

Rosati a pagina 7



DI GOFFREDO BETTINI

Non per vanesia ma per amore della verità

a pagina 7

DI FRANCESCA ALBERGOTTI

Report tracotante e l'eccellenza vino da proteggere

a pagina 4

LA GUERRA IN UCRAINA

Putin-Macron
Dopo tre anni la telefonata
«Pace duratura»

Dopo 3 anni di guerra la telefonata tra Putin e Macron che fa sperare nella pace.

Riccardi a pagina 11



IL PM «APRE» ALLE ATTENUANTI

Lo stupro di Porto Cervo
Chiesti nove anni per Grillo jr

Bruni a pagina 13

FATTI DI NERA
LA CRONACA HA UN SOLO COLORE IN TV
IN ONDA SU DTT
CANALE 122
ON DEMAND SU CUSANO MEDIA

IL CASO
Andato invece a vuoto il bando per l'acquisto di 66 veicoli a motorizzazione ibrida
**I nuovi mezzi dell'Ama costati milioni
Roma brucia ma non c'è aria condizionata**

Oroscopo
Le stelle di
Branko

a pagina 30



Buzzelli a pagina 19

TRASPORTO PUBBLICO
Due miliardi al consorzio Metro C per finire la tratta tra Venezia a Clodio

Manganaro a pagina 18

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!
SUSTENIUM PLUS 50
ENERGIA FISICA E MENTALE
SUSTENIUM PLUS 50
BUSTINA
FORMULAZIONE SINERGICA AZIONE 100%
CON VITAMINA B12

gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.



ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Ztl bocciate nel parlamento francese con il voto dell'estrema destra e dell'estrema sinistra
Franco Adriano a pag. 2

ADVEST

**TAX
LEGAL
CORPORATE**

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

DECRETO OMNIBUS IN GU

Da ieri, 1° luglio, l'Iva su cessioni e importazioni di oggetti d'arte, d'antiquariato o da collezione è assoggettata all'aliquota del 5%
Ricca a pag. 33

PNRR
Istruzioni per l'uso

a pag. 35

Allarme Inps sulle pensioni

Nel 2024 la spesa pensionistica è arrivata a 320,5 mld (+ 5,4%). Per l'Istituto ora è necessaria «una manutenzione «coraggiosa e ragionata» del sistema di welfare»

È necessaria «una manutenzione «coraggiosa e ragionata» del sistema di welfare al fine di garantire giustizia tra generazioni e coerenza tra fonti di finanziamento e prestazioni». A lanciare l'Isos è il Civ dell'Inps. Nel 2024 la spesa per le pensioni è salita di 16,4 mld rispetto all'anno 2023, arrivando a 320,5 mld. Una crescita del 5,4%, dovuta quasi per intero alla rivalutazione delle pensioni dopo l'impennata d'inflazione.

Cirioli a pag. 37

PALINSESTO AUTUNNALE
Roberto Saviano torna in pianta stabile a La 7
Piazzotta a pag. 17

Sapelli: Trump ha inventato il capitalismo di guerra, con i dazi al posto delle armi



«La presidenza Trump segna l'inizio di un capitalismo di guerra permanente, in cui i dazi sono un'arma di conquista come lo sono gli eserciti per le guerre militari», dice Giulio Sapelli, storico ed economista che al tycoon ha dedicato l'ultimo libro, «Il grande ritorno. La nuova era di Trump» (ed. Guerini). In quanto a dazi, «l'Europa però è stata capace di fare peggio da sola», aggiunge Sapelli, «visto imponentes il Green deal, una follia che ha segnato la fine della borghesia e dell'industria europea. Il cancelliere Merz lo ha capito e ha invertito la rotta». E l'Italia? Per Sapelli, «noi galleggiamo e siamo mesi meno peggio di come alcuni ci dipingono».

Ricciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

L'aumento delle spese militari deciso nell'ultimo vertice Nato della scorsa settimana mette in gioco cifre enormi. Se la spesa italiana nei prossimi anni dovesse effettivamente arrivare al 5% del Pil (ma tra il dire il fare, spesso, c'è di mezzo il mare) significherebbe, ai valori attuali, mettere sul tavolo 110 miliardi di euro l'anno. Più di quanto si spende oggi per la sanità (85 miliardi) o per la scuola (56 mld) e poco meno di quanto si spende per le pensioni (122 mld). Le opposizioni lamentano che così si rischia di ridurre la spesa per il welfare. Giusto. Ma dimenticano che la pace non è scontata e la sicurezza non si compra con le chiacchiere. L'aggressione russa all'Ucraina lo dimostra. E poiché Putin non sembra voglia fermarsi lì e gli Usa si sono stancati di garantirci la loro protezione, l'alternativa è: difenderci o sottometterci. Inutile illudersi.

GENERAL FINANCE

Specialisti nel finanziamento su misura alle imprese
Da 40 anni al loro fianco per aiutarle a raggiungere ogni obiettivo e a superarlo!

FINANZA ALL'IMPRESA **FACTORING ALLE IMPRESE IN CRISI** **FACTORING ALLE PMI**

www.generalfinance.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Maggiori dettagli sulle condizioni contrattuali applicate nei fogli informativi disponibili su <https://www.generalfinance.it/trasparenza/>

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 2 luglio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



FIRENZE Via dalla Scuola carabinieri dopo un discorso

Il generale rimosso
«Nulla da contestare, pago il mio errore»

Pontini a pagina 16



PISTOIA Il nodo immigrazione

Vicofaro chiude
La polizia entra nella canonica

Conte a pagina 17



Ex caserme e prefabbricati Il piano carceri del governo

Dopo l'allarme di Mattarella per il superaffollamento si cercano soluzioni. Presto il decreto Strutture in calcestruzzo per aggiungere posti. Tossicodipendenti trasferiti in comunità

Coppari e Allegranti alle p. 6 e 7

L'intervista al giurista Cassese

«Toghe militanti agitano il conflitto tra governo e magistratura»

Marmo a pagina 8



La guerra in Europa

Macron sente Putin e poi Zelensky
«Ora i negoziati»

Servizi alle pagine 12 e 13



Blackout climatico

L'Italia nella morsa del caldo: una donna cardiopatica è morta a Palermo, mentre due operai si sono sentiti male in una cisterna a Venezia (uno è in coma). A Firenze e Bergamo, invece, l'uso dei condizionatori ha sovraccaricato la rete

causando diversi blackout. Sono 18 le città italiane con il bollino rosso. Ma è allarme in tutta Europa: caldo record da Londra a Berlino fino a Madrid, mentre Parigi chiude la Tour Eiffel.

D'Amato e Bartolomei alle pagine 2 e 3

DALLE CITTÀ

VERSILIA Papabili anche Rimini e le Marche



Il Festival e Sanremo si separano?
Viareggio c'è

Salvadori e Spadazzi a pagina 18

EMPOLI Il bilancio e le questioni aperte

Un anno di Mantellassi
«Ecco i prossimi progetti»

Capobianco in Cronaca

MONTELUPO FIORENTINO Sicurezza

Dopo rapine e vandalismi
debutta il controllo di vicinato

Fiorentino in Cronaca

EMPOLESE VALDELSA Trasporti

Raddoppio ferroviario
Primo giorno senza treni



Cecchetti in Cronaca



Gli abusi di gruppo in Sardegna, chieste 4 condanne a nove anni

Violenza sessuale, l'avvocata Bongiorno contro
Ciro Grillo: «Per lui e gli amici la donna vale zero»

G. Rossi a pagina 14

Milano, rinviato il diploma
La difesa choc: solo goliardia

Chat sessista alla Bocconi, allusioni e minacce a una studentessa
Puniti quattro universitari

Ballatore e Palma a pagina 15



Da sabato il cicloreportage su Qn

Enrico Brizzi (in bici) racconta Tondelli

Baroncini a pagina 19

COLLEZIONE ROBERTO CASAMONTI

ARTE MODERNA e CONTEMPORANEA a FIRENZE

da SCHIFANO a BOETTI
da MIRÓ a BASQUIAT
da WARHOL a CHRISTO

PALAZZO BARTOLINI SALIMBENI
Piazza Santa Trinita 1 (Via Tornabuoni)
Tel. 055 60 20 30

da martedì a sabato / 10 - 13 14 - 19
chiuso domenica, lunedì e festivi
collezionerobertocasamonti.com

Ingresso gruppi su prenotazione / prenotazioni@collezionerobertocasamonti.com

Barbour

la Repubblica

Barbour

Fondatore
EUGENIO SCALFARI



Direttore
MARIO ORFEO



Rspettacoli
Fanelli conduttrice
alla Mostra di Venezia
di **ARIANNA FINOS**
a pagina 37

Rspot
Mondiale, la Juve lotta
ma il Real la elimina
di **EMANUELE GAMBA**
a pagina 38



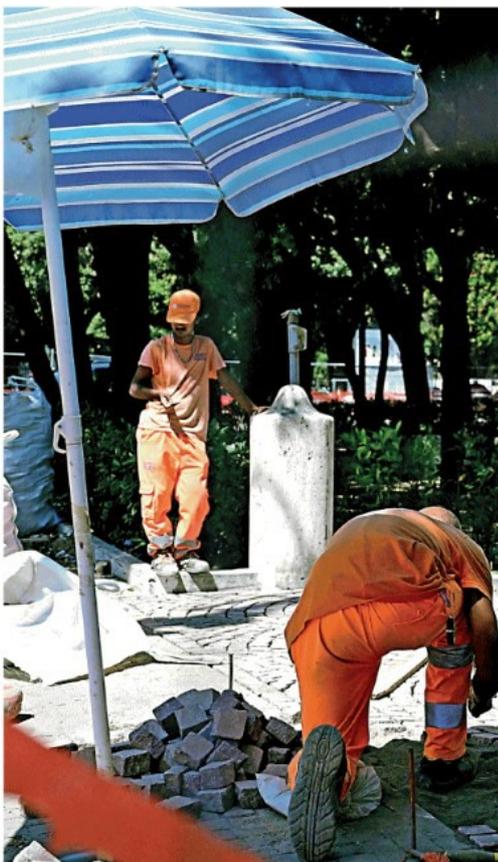
Mercoledì
2 luglio 2025
Anno 50 - N° 155

In Italia €1,90

Caldo, piano per il lavoro

L'Italia soffocata dalle alte temperature
blackout a Firenze e Bergamo
Il governo con imprese e sindacati vara
nuove regole: limiti per le attività all'aperto

Il caldo continua ad abbattersi sull'Italia. E ora, al sesto giorno consecutivo di bollino rosso, diventa un'emergenza. I blackout hanno mandato in tilt Firenze, Bergamo e molti comuni del Milanese: semafori spenti, persone bloccate in ascensore, negozi e case senza corrente elettrica. Una donna è morta in Sicilia, mentre un operaio è in coma nel Vicentino. Intanto oggi imprese e sindacati firmeranno al ministero del Lavoro un protocollo con nuovi limiti per le attività all'aperto.
di **BOCCI, CONTE, FRANCESCHINI, GATTA, MACOR e ZINITI**
a pagine 2, 3, 4 e 7



MEDIO ORIENTE

Trump annuncia: "Tregua a Gaza c'è l'ok di Israele"

Trump ha annunciato che Israele ha accettato una tregua di 60 giorni a Gaza. Tel Aviv ha detto sì «alle condizioni necessarie per finalizzare» un cessate il fuoco. Il presidente degli Stati Uniti si è poi rivolto ad Hamas: «Ora dovete accettare la tregua, lo spero per il bene del Medio Oriente». Intanto altri 81 morti a Gaza, 39 vittime all'internet cafe.
a pagina 12

Le guerre commerciali di Donald

di GUIDO TABELLINI

Il presidente Trump sta vincendo alcune battaglie importanti nella sua guerra economica contro il resto del mondo. La Nato ha accolto la sua richiesta di alzare la spesa per la difesa al 3,5 per cento del Pil (più 1,5 per cento in infrastrutture) entro il 2035, più degli Stati Uniti, dove la spesa in difesa secondo le stime scenderà al 2,4 per cento entro il 2035. Il G7 ha esentato gli Usa dall'imposta minima globale del 15 per cento sui profitti delle multinazionali.
a pagina 15

Macron chiama Putin "Ora la pace in Ucraina"

Telefonata di due ore tra Putin e Macron, la prima dopo tre anni di gelo seguiti all'invasione russa dell'Ucraina. Al centro del colloquio la richiesta del presidente francese di una tregua con Kiev e l'apertura di negoziati di pace. Macron ha anche insistito sulla responsabilità di Parigi e Mosca, in quanto membri permanenti del Consiglio di sicurezza dell'Onu, per una soluzione del nucleare in Iran. L'Eliseo fa sapere che i due presidenti "continueranno a parlarsi". Macron ha chiamato il presidente ucraino Zelensky per informarlo della telefonata.
di **CASTELLETTI e DIFEO**
a pagina 11

LE IDEE

Sánchez, la sinistra e la democrazia

di JAVIER CERCAS

Il presidente Sánchez dovrebbe dimettersi? Senza mezzi termini: sì. Lo ha detto Podemos, ma lo sanno tutti i partiti che sostengono il governo.
a pagina 18
con un servizio di **PERILLI**

Investire nel Private Equity? Ora è possibile. Con Scalable.

Con gli ELTIF il Private Equity diventa più accessibile, più liquido, più semplice. Ora disponibili su Scalable.

Non è un consiglio di investimento. Investire comporta dei rischi. Si applicano restrizioni sulla liquidità. Si prega di prendere nota delle informazioni specifiche sui prodotti: scalable.capital/pe

Strage di Bologna ultimo atto condannato Bellini

LA SENTENZA
di LIRIO ABBATE

Si muove nel buio, Paolo Bellini. Sempre l'ombra prima del boato. Sempre un passo indietro, mai fuori campo. Un mimetismo di mestiere e destino. La sua vita è un itinerario di menzogne raffinate, doppie fedeltà, alleanze sporche. L'uomo dai mille travestimenti.
a pagina 25
con un servizio di **BALDESSARRO**



L'esposto di Becciu ai magistrati: prove false su di me

di GIULIANO FOSCHINI
a pagina 23

Sansal, punito dalla politica uno scrittore libero

IL PERSONAGGIO
di TAHAR BEN JELLOUN

Quali sono le accuse che hanno portato alla condanna di Boualem Sansal? "Attentato all'unità nazionale", "vilipendio alle istituzioni", "attività dannose per l'economia nazionale" e "detenzione di video e pubblicazioni considerate una minaccia alla sicurezza e alla stabilità del Paese".
a pagina 17
con un servizio di **MARTINELLI**

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco, Slovenia €3,00 - Grecia €3,50 - Croazia €3,00 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese Teboca 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, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@manzoni.it



con
in Montagna
€11,80



DOPO L'ALLUVIONE
L'ira di Bardonecchia
per le accuse di Musumeci
GIANNI GIACOMINO - PAGINA 15

IL DIALOGO SUL CLIMA
Barmasse e Soldini
"Salviamo noi il mondo"
STEFANO MANCINI - PAGINA 7

IL CALCIO
Juve, lottare non basta
contro il Real è 1-0
NICOLA BALICE - PAGINE 28 E 29

1,90€ II ANNO 159 II N.180 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.JNL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 2 LUGLIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

DAL PIEMONTE ALLA SICILIA, 15 REGIONI VIETANO L'ATTIVITÀ ALL'APERTO TRA LE 12,30 E LE 16. CALDERONE: PRONTI GLI AMMORTIZZATORI

Il caldo record ferma tre milioni di lavoratori

IL COMMENTO

Ma tocca a noi clienti
tutelare i raider

CHIARA SARACENO

Temperature elevate non mettono a rischio solo i soggetti cosiddetti fragili - anziani, bambini piccoli, donne incinte, malati - ma anche, verrebbe da dire soprattutto chi lavora all'aperto. - PAGINA 15

FORTE, MONDO, MONTICELLI

L'emergenza caldo blocca il lavoro in Italia. Sono già 15 le Regioni che hanno emanato ordinanze per vietare o limitare le attività all'aperto nelle ore più critiche. Il Friuli Venezia Giulia e le Marche lo faranno nelle prossime ore, mancano all'appello solo Trentino Alto Adige, Valle d'Aosta e Molise. Il Piemonte è tra le Regioni che hanno emanato l'ordinanza anti-afa ieri: in vigore da oggi, sarà valida fino al 31 agosto. - PAGINE 14 E 15

INFLAZIONE E VITA QUOTIDIANA

La stangata d'estate
445 euro a famiglia

PAOLO BARONI

Per una famiglia italiana media l'aumento dei prezzi rilevato a giugno dall'Istat comporta un rialzo complessivo delle spese pari a 445 euro, 234 euro in più solo per alimentari e bevande analcoliche. - PAGINA 3

Perché il caro vita
aumenta i divari

MARIANNA FILANDRI

L'aumento del prezzo di beni e servizi colpisce tutta la popolazione: se diventa più costoso acquistare pane, latte, carne, verdura o spostarsi sul territorio, infatti, tutti ne risentono. - PAGINA 23

FONDIRUSSIALI AL NUCLEARE UNGHERESE, CASO IN EUROPARLAMENTO. LA CASA BIANCA ANNUNCIA L'OK DI ISRAELE A UNA TREGUA DI 60 GIORNI

Ucraina, Macron spiazza Trump

Telefonata con Putin: ora un piano per la tregua. Lo Zar: noi in guerra per colpa dell'Occidente

BRESOLIN, SCIANDIVASCI, ZAFESOVA

Mentre l'esercito russo continua la sua offensiva verso Ovest, l'Europa alza la posta nella partita diplomatica con il Cremlino. Ieri, per la prima volta dal 2022, Macron ha parlato al telefono con Putin. BARBERA - PAGINE 4-9

L'IRAN

Chi vince la guerra
ma perde la pace

STEFANO STEFANINI

La guerra dei Dodici Giorni, trentasei ore per gli Usa, ha lasciato tre incognite: sulle intenzioni di Teheran circa le trattative con l'amministrazione Trump. - PAGINA 11

IL DIBATTITO

Tajani, la bandiera Ue
e le due idee d'Europa

ERIC JOZSEF

Bisogna ringraziare il ministro degli Esteri Tajani. In un post di tre righe e mezzo ha chiarito la frontiera che separa le due visioni radicalmente divergenti dell'Europa. - PAGINA 23

DAI DAZI ALLA LEGGE DI BILANCIO, IL TYCOON ROMPE DEFINITIVAMENTE CON POWELL E MUSK



Divorzio all'americana

ALBERTO SIMONI

Il presidente degli Stati Uniti d'America Donald Trump con Jerome Powell alla Casa Bianca - PAGINE 2 E 6

LA SOCIETÀ

La fabbrica ai tempi
di Amazon
I robot sorpassano
gli esseri umani

NICOLETTA VERNA



La notizia che in Amazon il numero dei robot sta per eguagliare quello degli esseri umani si inserisce in una riflessione più ampia che riguarda il cambio di rotta assunto dal senso, dal valore, dal peso del lavoro oggi. È abbastanza certo che l'impiego massivo di macchine porterà nei prossimi anni a una diminuzione del lavoro umano. I dati non sono univoci, ma ad esempio un rapporto del McKinsey Global Institute sull'economia Usa del 2023 afferma che entro il 2030 fino al 30% delle ore attualmente lavorate saranno automatizzate. - PAGINA 23 HERRERA - PAGINA 7

LA SENTENZA A TORINO

Fotografie d'autore
Fallaci batte Meta

ELISASOLA

Gianni Minichetti conobbe Oriana Fallaci durante la Guerra del Golfo. E lei solo a lui concesse una serie di scatti nel suo studio di New York. - PAGINA 18

LE IDEE

Il futuro dei giovani
sta nel loro cuore

VITO MANCUSO

Invitato a trattare il tema "Giovani e futuro: una nuova speranza e una nuova prospettiva", io ne intuivo facilmente il motivo. - PAGINA 24

Ambasciatori dell'autentica
pasta ripiena italiana



Buongiorno

L'altro giorno, nelle stesse ore, il presidente della Repubblica si è congratulato con l'Amministrazione penitenziaria per il lavoraccio che si sobbarca, e in Parlamento si è omaggiata la memoria di Paolo Borsellino, di cui è stata esposta la borsa che aveva con sé il giorno in cui fu ammazzato. Tutto però mi è stupefacente: come su un processo falluto si sia perduta, probabilmente per sempre, la possibilità di conoscere gli assassini di Borsellino; e come maggioranza e opposizione ne infischieranno, l'una adesso, l'altra quando sarà il suo turno, delle parole di Sergio Mattarella, tormentato una volta di più dall'indecente condizione delle prigioni italiane. E mentre ci riflettevo sopra, a un ragazzo con l'ambizione di diventare giornalista ho chiesto: secondo te ne ammazza di più la mafia o il carcere? Lui

Fuori uso MATTIA FELTRI

mi ha guardato esterrefatto, e poi: avrei detto la mafia ma, da come me l'hai chiesto, ho capito che è il carcere. Non è neanche più una partita: ormai stravinca il carcere. Calcolando soltanto i suicidi, e soltanto quelli dei detenuti (si suicidano anche le guardie), l'anno scorso il carcere ne ha uccisi 91, secondo l'associazione Antigone, o 83, secondo il ministero della Giustizia; gli omicidi della criminalità organizzata sono stati 15. Negli ultimi dieci anni, i suicidi in carcere sono stati 591 (secondo Antigone 611), e 331 gli omicidi della criminalità organizzata. Anche uno scolaro capisce che, se il carcere ha sulla coscienza più morti della mafia, non è solo un'emergenza sociale, come ha detto Mattarella, o morale, come pensano altri, bensì soprattutto mentale: è il cervello che è fuori uso.

VIENI A STUPIRTI

SUMMER GARDEN
dei Giardini di Villa Taranto

In Serbia senza visto: gli operai di Stellantis costretti a rientrare

Boeris a pagina 3

I Grandi Viaggi, i sindaci si dimettono dopo l'ingresso di Hoop Club

Carosielli a pagina 15



il quotidiano dei mercati finanziari

Fendi Casa torna nel portfolio di Luxury Living Group

È il brand di arredamento che fa capo alla società Haworth Lifestyle

Cimato in MF Fashion

Anno XXXVII n. 128

Mercoledì 2 Luglio 2025

€2,00 *Classedtori*



ADVEST

Con MF Magazine for Fashion: 128 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con MF Magazine for Living: 88 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00) - Con The MF Fashion Source: 47 a € 7,00 (€ 2,00 + € 5,00)
Speditore in A.P. art. 1 c.1 L. 4094/1994 DCB Milano - LA 2 L. 140 - CN P. 4.000 Francia € 3,000

FTSE MIB -0,58% 39.561
 DOW JONES +0,99% 44.533**
 NASDAQ -0,64% 20.240**
 DAX -0,99% 23.673
 SPREAD 90 (+0)
 €/S 1,181

** Dati aggiornati alle ore 19,30

RISIKO ANCORA IN MOVIMENTO

Enasarco esce da Mps

La cassa previdenziale degli agenti di commercio ha ceduto il 3,05% della banca senese E con il ricavato è salita al 2,52% di Mediobanca. Adesione all'ops? Solo con un rilancio

IL MINI-DOLLARO È IL VERO DAZIO PER LE IMPRESE EUROPEE. BCE PREOCCUPATA

Deugeni, Gualtieri e Ninfolo alle pagine 6 e 8



INCASSA 185 MILIONI

Nextalia cede il broker insurtech Firstance alla francese Harvest

Deugeni a pagina 13

CON GARANZIA SACE

Enel riceve da Bei 175 mln per le rinnovabili in Colombia

Zoppo a pagina 2

LA CONTROLLATA DELL'ENI

I piani di Vår Energi per aumentare l'export di gas dalla Norvegia

Zoppo a pagina 2





CLIMAMIO

Comfort per ogni stagione





CLIMATIZZAZIONE DI QUALITÀ, NELLA TUA CITTÀ.

Neinegozi Climamio trovi tecnici esperti, prodotti affidabili e tutta l'assistenza che serve, a due passi da casa tua.



Climamio è sponsor ufficiale della Lega Basket

climamio.it








Il Nautilus

Venezia

PORTO MARGHERA, L'AUTORITA' DI SISTEMA EFFICIENTA LA VIABILITA' E L'ACCESSO AI TERMINAL

LAVORI AL NODO DI VIA DELLA CHIMICA IN FASE DI REALIZZAZIONE AVANZATA, VERSO L'OBIETTIVO DEL COLLAUDO A INIZIO 2026. ROTATORIA A MALCONTENTA E RIAPERTURA DI VIA DELL'ELETTRONICA ENTRO IL 2025 **Venezia** - Proseguono a tappe serrate i lavori infrastrutturali svolti dall'Autorità di Sistema Portuale nell'ambito del progetto di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a Porto Marghera. Entro il primo trimestre del 2026 si prevede il collaudo dei lavori, che si concluderanno già a fine 2025 e consentiranno un notevole efficientamento della viabilità generale per l'accesso alla zona industriale della penisola della Chimica e a Fusina, mitigando le interferenze strada-ferro e aumentando la sicurezza per gli automobilisti e i trasportatori. Il progetto è interamente finanziato da risorse pubbliche facenti capo al Pnrr e suddivise, per la componente stradale, tra Piano Nazionale Complementare (12 milioni di euro) e Fondo Opere Indifferibili (poco meno di 2,4 milioni di euro stanziati per far fronte all'aumento dei prezzi delle materie prime). La componente ferroviaria del progetto, ancora in attesa di finanziamento, ammonta a oltre 5

milioni di euro. Nel dettaglio il progetto interviene sulla viabilità nella zona di Malcontenta, separando i traffici veicolari che interessano la Strada Provinciale 24 e le vie Malcontenta, dell'Elettronica, della Chimica e della Meccanica. Tra le opere più rilevanti si segnala la realizzazione, in fase avanzata, di un nuovo collegamento fra la SP24 (Malcontenta-Rana) e via della Chimica, mediante la costruzione di un nuovo viadotto a struttura metallica a cinque campate per complessivi 187 metri, e di due nuove rotatorie con i relativi svincoli stradali di collegamento. La percentuale di avanzamento dei lavori della componente stradale è di circa il 60%. Sul fronte dei collegamenti ferroviari è previsto il raddoppio del tratto di raccordo ferroviario di proprietà dell'Autorità in via dell'Elettronica, operazione che consentirà un miglioramento della circolazione e dello stazionamento temporaneo dei convogli merci. Questi attualmente percorrono una sola linea ferroviaria a binario unico che collega il terminal di Fusina alla rete ferroviaria nazionale e che attraversa la viabilità ordinaria esistente in quattro punti causando rallentamenti del traffico veicolare. Si integra al progetto descritto il piano di realizzazione di una nuova rotatoria a Malcontenta tra via delle Valli e via dell'Elettronica, ugualmente finalizzato al miglioramento della viabilità per l'accesso a Fusina anche in ottica di collegamento del futuro terminal container di Montesyndial. L'opera ha origine nell'ambito di un aggiornamento dell'Accordo di Programma "Moranzani" ed è stata finanziata dall'Autorità con 2 milioni di euro. L'obiettivo è risolvere le criticità del nodo viario locale, in particolare quelle connesse all'accesso di mezzi pesanti allo stabilimento San Marco Petroli, che hanno portato anche alla chiusura di via dell'Elettronica, ottimizzando, inoltre, il collegamento diretto con la Romea e la SP



LAVORI AL NODO DI VIA DELLA CHIMICA IN FASE DI REALIZZAZIONE AVANZATA, VERSO L'OBIETTIVO DEL COLLAUDO A INIZIO 2026. ROTATORIA A MALCONTENTA E RIAPERTURA DI VIA DELL'ELETTRONICA ENTRO IL 2025 Venezia - Proseguono a tappe serrate i lavori infrastrutturali svolti dall'Autorità di Sistema Portuale nell'ambito del progetto di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a Porto Marghera. Entro il primo trimestre del 2026 si prevede il collaudo dei lavori, che si concluderanno già a fine 2025 e consentiranno un notevole efficientamento della viabilità generale per l'accesso alla zona industriale della penisola della Chimica e a Fusina, mitigando le interferenze strada-ferro e aumentando la sicurezza per gli automobilisti e i trasportatori. Il progetto è interamente finanziato da risorse pubbliche facenti capo al Pnrr e suddivise, per la componente stradale, tra Piano Nazionale Complementare (12 milioni di euro) e Fondo Opere Indifferibili (poco meno di 2,4 milioni di euro stanziati per far fronte all'aumento dei prezzi delle materie prime). La componente ferroviaria del progetto, ancora in attesa di finanziamento, ammonta a oltre 5 milioni di euro. Nel dettaglio il progetto interviene sulla viabilità nella zona di Malcontenta, separando i traffici veicolari che interessano la Strada Provinciale 24 e le vie Malcontenta, dell'Elettronica, della Chimica e della Meccanica. Tra le opere più rilevanti si segnala la realizzazione, in fase avanzata, di un nuovo collegamento fra la SP24 (Malcontenta-Rana) e via della Chimica, mediante la costruzione di un nuovo viadotto a struttura metallica a cinque campate per complessivi 187 metri, e di due nuove rotatorie con i relativi svincoli stradali di collegamento. La percentuale di avanzamento dei lavori della componente stradale è di circa il 60%. Sul fronte dei collegamenti ferroviari è previsto il raddoppio del tratto di raccordo ferroviario di proprietà dell'Autorità in via dell'Elettronica, operazione che consentirà un

Il Nautilus

Venezia

24. La conclusione dei lavori e la riapertura al traffico di via dell'Elettronica sono previste entro l'anno. La percentuale di avanzamento dei lavori della rotatoria a Malcontenta è di circa il 40%. Il presidente dell'Autorità Fulvio Lino Di Blasio dichiara: "Prende forma, un tassello alla volta, il ridisegno del porto commerciale e industriale di Venezia. In questo contesto l'aggiornamento del nodo viario, stradale e ferroviario, di via della Chimica gioca un ruolo essenziale anche in vista dell'entrata in funzione del nuovo terminal container di Montesyndial. Con queste opere, oggi in avanzata fase di realizzazione e quasi integralmente finanziate dal Pnrr, garantiremo un accesso più agevole e veloce ai terminal e alle aree industriali di Porto Marghera, migliorando la sicurezza degli automobilisti, dei lavoratori e degli operatori della logistica". "Contestualmente ai lavori descritti - aggiunge il presidente - siamo intervenuti sulla messa in sicurezza della viabilità dell'area anche con interventi più circoscritti, ad esempio ripristinando il manto stradale deteriorato, accogliendo le segnalazioni fatte nelle scorse settimane da alcuni rappresentanti dei lavoratori. La rete di drenaggio superficiale prevista dai lavori in progetto e la riasfaltatura completa dell'intera sede stradale elimineranno definitivamente il problema".

Venezia, nuova concessione al Gruppo Ormeggiatori

VENEZIA. Una nuova concessione al Gruppo Ormeggiatori è stata siglata dall'Autorità di Sistema Portuale: permetterà fino al 2027 l'occupazione e l'utilizzo di "un compendio composto da un ufficio situato nei fabbricati portuali di Santa Marta a Venezia, uno specchio acqueo in canale della Giudecca e aree ad uso parcheggio a San Basilio". "Parte integrante della comunità portuale veneziana, il Gruppo Ormeggiatori - spiega il presidente dell'Authority veneta, Fulvio Lino Di Blasio - svolge un ruolo cruciale nella movimentazione delle navi, contribuendo con un'operatività continua sulle 24 ore a efficientare il funzionamento dello scalo e a migliorarne la competitività complessiva, in un contesto operativo reso anche più sfidante dal modello di porto-diffuso che ha ulteriormente messo in evidenza l'importanza di questa eccellenza veneziana". Oltre alle attività di ormeggio e disormeggio, il personale del Gruppo - sono ancora parole di De Blasio - ricopre "anche funzioni di sicurezza, occupandosi di assistenza e soccorso a navi e imbarcazioni da diporto in pericolo nell'ambito delle acque portuali". La società cooperativa, costituita da personale qualificato iscritto in un registro tenuto dalla Capitaneria di Porto, è particolarmente attenta alla formazione dei suoi lavoratori: proprio in questi mesi, - viene sottolineato - ha fatto richiesta alla Capitaneria, d'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale e con i pareri favorevoli delle associazioni di categoria, di "avviare l'iter di ripianamento della pianta organica che prevede l'inserimento di altre 4 figure per raggiungere così le 42 unità complessive". "Questa nuova concessione è conferma del nostro radicamento con il sistema portuale veneto", afferma il presidente del Gruppo Ormeggiatori, Marco Gorin. "Anche grazie ad essa - sostiene - riusciremo a garantire una crescita in termini di servizi (attualmente sono intorno ai 6.600 all'anno), di occupazione e di fatturato, oggi tornato finalmente a livelli pre-pandemici". Gorin ricorda che il Gruppo Ormeggiatori sta investendo costantemente "nell'ammodernamento del nostro parco mezzi acqueo con l'acquisto di due nuove imbarcazioni che ci consentiranno di svolgere il nostro lavoro al servizio del porto in modo sempre più efficiente".



Rotatorie e viadotto: Marghera si apre

Francesco Filiali

VENEZIA Porto Marghera sta cambiando pelle. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale procede a ritmo serrato con il riassetto stradale e ferroviario del nodo di via della Chimica, progetto chiave per garantire un accesso più fluido alle banchine industriali e al futuro terminal container di Montesyndial. I numeri fotografano lo stato dell'arte: il 60 per cento delle opere stradali è già completato, mentre la consegna formale alla viabilità è fissata a fine 2025, con collaudo nel primo trimestre 2026. Il cuore dell'intervento è un viadotto metallico di 187 metri, articolato in cinque campate, che collegherà la provinciale 24 alla penisola della Chimica scavalcando l'attuale groviglio di incroci. A completare il puzzle due rotatorie gemelle con relativi svincoli, pensate per separare in modo definitivo i flussi dei mezzi pesanti diretti ai terminal da quelli del traffico ordinario. L'operazione, interamente a carico di risorse pubbliche, attinge 12 milioni dal Piano Nazionale Complementare e quasi 2,4 milioni dal Fondo Opere Indifferibili, quest'ultimo indispensabile per assorbire il caromaterie prime; restano da finanziare poco più di cinque milioni per il potenziamento ferroviario.

MARGHERA Sul versante dei binari, l'Autorità si appresta a raddoppiare il raccordo di via dell'Elettronica. Oggi un solo binario collega Fusina alla rete nazionale, costringendo i convogli merci a fermarsi quattro volte prima di raggiungere il porto. Il doppio tracciato metterà fine a quei rallentamenti, liberando la viabilità di superficie da semafori e code. Non meno strategica è la nuova rotatoria tra via delle Valli e via dell'Elettronica, inserita nell'aggiornamento dell'Accordo di Programma Moranzani. Finanziata dall'Autorità con due milioni di euro, l'opera attualmente al 40 per cento di avanzamento riaprirà entro l'anno la stessa via dell'Elettronica, oggi interdetta a causa dei flussi verso lo stabilimento San Marco Petroli. Una volta completata, la maglia viaria collegherà in linea retta la Romea e la SP24 con la zona di Fusina, agevolando i collegamenti intermodali del nuovo hub container. Sta prendendo forma il ridisegno del porto commerciale e industriale di Venezia, commenta il presidente Fulvio Lino Di Blasio. Grazie a queste opere quasi interamente finanziate dal Pnrr offriranno a operatori e lavoratori un accesso più rapido e sicuro, preparandoci all'avvio del terminal Montesyndial. Il numero uno dell'Autorità ricorda anche le manutenzioni chirurgiche in corso nelle stesse settimane: riasfaltature locali, drenaggi e rispristini sollecitati dai rappresentanti dei lavoratori, destinati a sparire con il rifacimento completo della sede stradale previsto dal progetto. Con la messa in esercizio del viadotto e delle nuove rotatorie, Porto Marghera punta così a tagliare l'ennesimo traguardo di un più vasto programma di modernizzazione delle infrastrutture lagunari, proiettandosi al centro dei corridoi logistici europei che contano.



Shipping Italy

Venezia

Il porto di Venezia interviene sulla viabilità d'accesso ai terminal

Porti Dovrebbe esser collaudato a inizio 2026 l'adeguamento ferroviario e stradale del nodo principale di Marghera di REDAZIONE SHIPPING ITALY Proseguono a tappe serrate i lavori infrastrutturali svolti dall'Autorità di Sistema Portuale nell'ambito del progetto di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a **Porto** Marghera. Lo ha reso noto una comunicazione dell'ente: "Entro il primo trimestre del 2026 si prevede il collaudo dei lavori, che si concluderanno già a fine 2025 e consentiranno un notevole efficientamento della viabilità generale per l'accesso alla zona industriale della penisola della Chimica e a Fusina, mitigando le interferenze strada-ferro e aumentando la sicurezza per gli automobilisti e i trasportatori". Il progetto è interamente finanziato da risorse pubbliche facenti capo al Pnrr e suddivise, per la componente stradale, tra Piano Nazionale Complementare (12 milioni di euro) e Fondo Opere Indifferibili (poco meno di 2,4 milioni di euro stanziati per far fronte all'aumento dei prezzi delle materie prime). La componente ferroviaria del progetto, ancora in attesa di finanziamento, ammonta a oltre 5 milioni di euro. Nel dettaglio il progetto interviene sulla viabilità nella zona di Malcontenta, separando i traffici veicolari che interessano la Strada Provinciale 24 e le vie Malcontenta, dell'Elettronica, della Chimica e della Meccanica. Tra le opere più rilevanti si segnala la realizzazione, in fase avanzata, di un nuovo collegamento fra la SP24 (Malcontenta-Rana) e via della Chimica, mediante la costruzione di un nuovo viadotto a struttura metallica a cinque campate per complessivi 187 metri, e di due nuove rotonde con i relativi svincoli stradali di collegamento. La percentuale di avanzamento dei lavori della componente stradale è di circa il 60%. Sul fronte dei collegamenti ferroviari è previsto il raddoppio del tratto di raccordo ferroviario di proprietà dell'Autorità in via dell'Elettronica, operazione che consentirà un miglioramento della circolazione e dello stazionamento temporaneo dei convogli merci. Questi attualmente percorrono una sola linea ferroviaria a binario unico che collega il terminal di Fusina alla rete ferroviaria nazionale e che attraversa la viabilità ordinaria esistente in quattro punti causando rallentamenti del traffico veicolare. Il presidente dell'Autorità Fulvio Lino Di Blasio ha commentato: "Prende forma, un tassello alla volta, il ridisegno del **porto** commerciale e industriale di **Venezia**. In questo contesto l'aggiornamento del nodo viario, stradale e ferroviario, di via della Chimica gioca un ruolo essenziale anche in vista dell'entrata in funzione del nuovo terminal container di Montesyndial. Con queste opere, oggi in avanzata fase di realizzazione e quasi integralmente finanziate dal Pnrr, garantiremo un accesso più agevole e veloce ai terminal e alle aree industriali di **Porto** Marghera, migliorando la sicurezza degli automobilisti, dei lavoratori e degli operatori della logistica".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA



Porti Dovrebbe esser collaudato a inizio 2026 l'adeguamento ferroviario e stradale del nodo principale di Marghera di REDAZIONE SHIPPING ITALY Proseguono a tappe serrate i lavori infrastrutturali svolti dall'Autorità di Sistema Portuale nell'ambito del progetto di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a Porto Marghera. Lo ha reso noto una comunicazione dell'ente: "Entro il primo trimestre del 2026 si prevede il collaudo dei lavori, che si concluderanno già a fine 2025 e consentiranno un notevole efficientamento della viabilità generale per l'accesso alla zona industriale della penisola della Chimica e a Fusina, mitigando le interferenze strada-ferro e aumentando la sicurezza per gli automobilisti e i trasportatori". Il progetto è interamente finanziato da risorse pubbliche facenti capo al Pnrr e suddivise, per la componente stradale, tra Piano Nazionale Complementare (12 milioni di euro) e Fondo Opere Indifferibili (poco meno di 2,4 milioni di euro stanziati per far fronte all'aumento dei prezzi delle materie prime). La componente ferroviaria del progetto, ancora in attesa di finanziamento, ammonta a oltre 5 milioni di euro. Nel dettaglio il progetto interviene sulla viabilità nella zona di Malcontenta, separando i traffici veicolari che interessano la Strada Provinciale 24 e le vie Malcontenta, dell'Elettronica, della Chimica e della Meccanica. Tra le opere più rilevanti si segnala la realizzazione, in fase avanzata, di un nuovo collegamento fra la SP24 (Malcontenta-Rana) e via della Chimica, mediante la costruzione di un nuovo viadotto a struttura metallica a cinque campate per complessivi 187 metri, e di due nuove rotonde con i relativi svincoli stradali di collegamento. La percentuale di avanzamento dei lavori della componente stradale è di circa il 60%. Sul fronte dei collegamenti ferroviari è previsto il raddoppio del tratto di raccordo ferroviario di proprietà dell'Autorità in via dell'Elettronica, operazione che consentirà un miglioramento della circolazione e dello stazionamento temporaneo dei convogli merci. Questi attualmente percorrono una sola linea ferroviaria a binario unico che

Shipping Italy

Venezia

GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.

Savona News

Savona, Vado

Deposito Gnl a Bergeggi, l'azienda presenta le integrazioni: nel frattempo l'Autorità Portuale dà il parere favorevole alla concessione demaniale

Il commissario Paroli: "Un passaggio assolutamente migliorativo dal punto di vista della sostenibilità ambientale". Entro il 10 luglio si potranno presentare osservazioni La Gnl Med ha presentato le proprie integrazioni al progetto e nel frattempo l'Autorità di Sistema Portuale ha deliberato, dopo il parere favorevole della Commissione Consultiva di Savona, il rilascio di una concessione demaniale marittima alla società GNL a condizione che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica approvi il progetto di realizzazione del deposito di gnl sul territorio di Bergeggi nell'area portuale di Vado Ligure. Con la riserva però di un'eventuale rivalutazione nel caso in cui il progetto dovesse essere approvato con prescrizioni tali da impattare sui profili di competenza. "Questa deliberazione è un segnale di attenzione dell'Autorità di Sistema Portuale verso un sistema di approvvigionamento più green non solo per la parte marittima, in quanto il naviglio necessita sempre più frequentemente di carburanti green, ma anche per la parte terrestre con un minore impatto ambientale sui territori da parte delle attività portuali" ha evidenziato il Commissario Matteo Paroli. "Il GNL è un carburante che ha emissioni bassissime se non azzerate di micropolveri PM5 e PM 10 con una impronta di ossidi di zolfo quasi assente. Si tratta, quindi, di un passaggio assolutamente migliorativo dal punto di vista della sostenibilità ambientale - conclude Paroli - È importante essere tra i primi porti in grado di fornire questo tipo di carburante alle navi che sempre più spesso sono dotate della doppia capacità di combustione perché questo significa credere veramente nello sviluppo verde dei trasporti marittimi e contemporaneamente diventare attrattivi in termini di nuovi scali". La società Gnl Med comunque lo scorso 29 maggio ha trasmesso al Ministero la documentazione integrativa in riscontro a quanto richiesto dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali - Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS il 25 giugno ha informato in merito all'integrazione documentale relativa all'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA del progetto. Dalla data del 25 giugno decorre così il termine di 15 giorni (e così fino al 10 luglio) entro il quale chiunque abbia interesse può presentare osservazioni sulla documentazione. Dallo scorso 31 gennaio era stata avviata dal MASE la verifica di assoggettabilità alla Valutazione d Impatto Ambientale (VIA) con l'avvio della consultazione pubblica che era scattata lo scorso 11 febbraio fino al 13 marzo. Ad esporre alcune perplessità alla progettazione erano stati la Provincia, il WWF Savona e i comuni di Bergeggi e di Vado Ligure. Anche la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona aveva inviate le proprie, così come il Comitato e gruppo consiliare di opposizione Vivere Vado. "Si comunica che,



Il commissario Paroli: "Un passaggio assolutamente migliorativo dal punto di vista della sostenibilità ambientale". Entro il 10 luglio si potranno presentare osservazioni La Gnl Med ha presentato le proprie integrazioni al progetto e nel frattempo l'Autorità di Sistema Portuale ha deliberato, dopo il parere favorevole della Commissione Consultiva di Savona, il rilascio di una concessione demaniale marittima alla società GNL a condizione che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica approvi il progetto di realizzazione del deposito di gnl sul territorio di Bergeggi nell'area portuale di Vado Ligure. Con la riserva però di un'eventuale rivalutazione nel caso in cui il progetto dovesse essere approvato con prescrizioni tali da impattare sui profili di competenza. "Questa deliberazione è un segnale di attenzione dell'Autorità di Sistema Portuale verso un sistema di approvvigionamento più green non solo per la parte marittima, in quanto il naviglio necessita sempre più frequentemente di carburanti green, ma anche per la parte terrestre con un minore impatto ambientale sui territori da parte delle attività portuali" ha evidenziato il Commissario Matteo Paroli. "Il GNL è un carburante che ha emissioni bassissime se non azzerate di micropolveri PM5 e PM 10 con una impronta di ossidi di zolfo quasi assente. Si tratta, quindi, di un passaggio assolutamente migliorativo dal punto di vista della sostenibilità ambientale - conclude Paroli - È importante essere tra i primi porti in grado di fornire questo tipo di carburante alle navi che sempre più spesso sono dotate della doppia capacità di combustione perché questo significa credere veramente nello sviluppo verde dei trasporti marittimi e contemporaneamente diventare attrattivi in termini di nuovi scali". La società Gnl Med comunque lo scorso 29 maggio ha trasmesso al Ministero la documentazione integrativa in riscontro a quanto richiesto dalla Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale Valutazioni Ambientali - Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS il 25 giugno ha informato in merito all'integrazione documentale relativa all'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA del progetto. Dalla data del 25 giugno decorre così il termine di 15 giorni (e così fino al 10 luglio) entro il quale chiunque abbia interesse può presentare osservazioni sulla documentazione. Dallo scorso 31 gennaio era stata avviata dal MASE la verifica di assoggettabilità alla Valutazione d Impatto Ambientale (VIA) con l'avvio della consultazione pubblica che era scattata lo scorso 11 febbraio fino al 13 marzo. Ad esporre alcune perplessità alla progettazione erano stati la Provincia, il WWF Savona e i comuni di Bergeggi e di Vado Ligure. Anche la Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Imperia e Savona aveva inviate le proprie, così come il Comitato e gruppo consiliare di opposizione Vivere Vado. "Si comunica che,

Savona News

Savona, Vado

a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta in merito alla richiesta di proroga VIA del progetto in oggetto, la Commissione, al fine di procedere con le attività istruttorie di competenza, rileva la necessità di acquisire documentazione integrativa e chiarimenti" aveva spiegato la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che chiedeva di approfondire le analisi delle alternative (compresa anche l'alternativa 0) soprattutto con riferimento ai possibili e differenti effetti sulle componenti ambientali e verificare e analizzare nella zona interessata dal progetto e in quelle limitrofe, se siano previsti altri interventi (es. gasdotti, centrali) potenzialmente in contrasto o che possano creare effetti cumulativi sulla morfologia dell'area o coinvolgere le reti idriche interessate dall'opera, fornendo per gli interventi previsti informazioni in merito allo stato di avanzamento dell'iter autorizzativo. Attenzione anche alla geologia e alle acque sotterranee, le acque superficiali, l'aria, l'habitat marino, rumore e vibrazioni, lo screening di incidenza, il rischio di incidente rilevante e il monitoraggio. IL PROGETTO Il progetto prevede, in linea generale la realizzazione di un impianto che abbia la funzione di ricevere, tramite navi metaniere di piccole e medie dimensioni, gas naturale liquefatto, e distribuire sia Gas Naturale Liquefatto, via terra, attraverso cisterne criogeniche autotrasportate o isocontainer, o via mare, attraverso bettoline rifornimento di navi alimentate a GNL, nonché gas naturale, prodotto naturalmente nelle tubazioni e nei serbatoi di stoccaggio per effetto di scambi termici con l'ambiente, denominate Boil-Off Gas, verso il co-generatore installato all'interno dell'impianto e a servizio di utenze interne al porto di Vado Ligure. La costruzione del deposito e l'oggetto dell'autorizzazione prevede in particolare, la costruzione di 11 serbatoi metallici cilindrici orizzontali da 1.620 di capacità effettiva pari a 17.820 mc; 2 punti di travaso per il carico delle Atb; 2 punti di travaso dello scarico delle navi; un impianto di reliquefazione per la trasformazione da fase gassosa a fase liquida del GNL; sale pompe antincendio; servizi ausiliari. Il Rapporto Preliminare di sicurezza evidenzia che la costruzione del deposito, per ragioni legate all'andamento del mercato energetico e al PNRR, avverrà in due fasi successive distinte: la prima comprenderà tutti gli impianti di "processo", tutti gli impianti di sicurezza (allarme, controllo, blocco, ecc.) e antincendio del deposito oltre a 11 serbatoi (per una capacità geometrica complessiva pari a 17.820 mc) e 2 baie della pensilina di carico; la seconda comprenderà il 12° serbatoio e la 3^a baia della pensilina di carico. Tra i documenti pubblicati è presente lo studio preliminare ambientale e la valutazione di incidenza ambientale nella quale è precisato che l'unico potenziale fattore perturbativo è relativo alla generazione di rumore subacqueo da parte delle navi che transiteranno in fase di esercizio nei confronti delle specie più sensibili, quali i cetacei in particolare), le planimetrie e i prospetti.

Manovre delle navi commerciali: l'appello della Capitaneria di Porto a gestori e diportisti per garantire la sicurezza

Negli ultimi tempi sono stati segnalati comportamenti pericolosi, tra cui un episodio grave avvenuto il 29 giugno durante il disormeggio della nave da crociera Costa Toscana. Con l'inizio della stagione balneare, la Capitaneria di **Porto** ha intensificato i controlli e ribadito le prescrizioni di sicurezza per la navigazione all'interno dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure. Negli ultimi tempi, infatti, sono state segnalate diverse situazioni di pericolo legate al comportamento dei conduttori delle unità da diporto, spesso colpevoli di non rispettare la distanza minima di sicurezza dalle grandi navi in manovra. L'ultimo episodio, potenzialmente molto grave, si è verificato il 29 giugno scorso durante le operazioni di disormeggio della nave da crociera Costa Toscana. Come previsto dall'articolo 5 dell'Ordinanza n. 278 del 7 dicembre 2019 della Capitaneria di **Porto**, le unità da diporto che navigano nei bacini portuali devono mantenere una distanza minima di 80 metri dalle navi commerciali in manovra, considerate "navi ostacolate dalla loro immersione", e procedere sempre a velocità di sicurezza. Inoltre, entro un raggio di 2 miglia nautiche dalle ostruzioni portuali, le unità da diporto (a remi, a vela o a motore) devono lasciare la rotta libera alle navi commerciali, anche se rimorchiate, e mantenersi ad almeno 200 metri di distanza. Per garantire la massima sicurezza della navigazione e tutelare la vita umana in mare, la Capitaneria di **Porto** invita i gestori delle marine turistiche a diffondere queste prescrizioni a tutti i diportisti che utilizzano le aree portuali. Infine, si ricorda che i trasgressori saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca un reato più grave, ai sensi degli articoli 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, dell'articolo 37 del Decreto Legislativo n. 203/2017 e delle altre normative vigenti. Oltre alle sanzioni penali e amministrative, i responsabili saranno chiamati a rispondere civilmente di eventuali danni causati.



Negli ultimi tempi sono stati segnalati comportamenti pericolosi, tra cui un episodio grave avvenuto il 29 giugno durante il disormeggio della nave da crociera Costa Toscana. Con l'inizio della stagione balneare, la Capitaneria di Porto ha intensificato i controlli e ribadito le prescrizioni di sicurezza per la navigazione all'interno dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure. Negli ultimi tempi, infatti, sono state segnalate diverse situazioni di pericolo legate al comportamento dei conduttori delle unità da diporto, spesso colpevoli di non rispettare la distanza minima di sicurezza dalle grandi navi in manovra. L'ultimo episodio, potenzialmente molto grave, si è verificato il 29 giugno scorso durante le operazioni di disormeggio della nave da crociera Costa Toscana. Come previsto dall'articolo 5 dell'Ordinanza n. 278 del 7 dicembre 2019 della Capitaneria di Porto, le unità da diporto che navigano nei bacini portuali devono mantenere una distanza minima di 80 metri dalle navi commerciali in manovra, considerate "navi ostacolate dalla loro immersione", e procedere sempre a velocità di sicurezza. Inoltre, entro un raggio di 2 miglia nautiche dalle ostruzioni portuali, le unità da diporto (a remi, a vela o a motore) devono lasciare la rotta libera alle navi commerciali, anche se rimorchiate, e mantenersi ad almeno 200 metri di distanza. Per garantire la massima sicurezza della navigazione e tutelare la vita umana in mare, la Capitaneria di Porto invita i gestori delle marine turistiche a diffondere queste prescrizioni a tutti i diportisti che utilizzano le aree portuali. Infine, si ricorda che i trasgressori saranno perseguiti, salvo che il fatto non costituisca un reato più grave, ai sensi degli articoli 1174 e 1231 del Codice della Navigazione, nell'articolo 37 del Decreto Legislativo n.

Genova Today

Genova, Voltri

Controlli straordinari in porto e dintorni, oltre seimila persone fermate

L'operazione, svoltasi sabato 28 giugno, ha visto l'impiego congiunto di tutte le forze di polizia. Nella giornata di sabato 28 giugno, in attuazione delle direttive dettate a livello centrale dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, che, con riferimento all'innalzamento del clima di tensione internazionale, ha disposto interventi straordinari in modalità 'alto impatto' presso le aree di frontiera marittime di tutto il territorio nazionale, si è tenuta presso il **porto di Genova** un'attività straordinaria di controllo. L'operazione ha visto l'impiego congiunto di tutte le forze di polizia, della Capitaneria di **Porto** e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con lo specifico e strategico obiettivo di implementare i controlli preventivi presso gli scali marittimi, per il contrasto dell'immigrazione clandestina, del traffico di sostanze stupefacenti, del falso documentale, della ricettazione di veicoli, nonché per i controlli anti-terrorismo. In vista dei circa diecimila passeggeri in ingresso e uscita dall'area portuale previsti nella giornata di sabato 28 giugno, è stato innalzato il livello della sicurezza dell'impianto portuale con impiego di pattuglie in mirati controlli di navi da crociera, traghetti nazionali ed extra Schengen, persone, veicoli ed esercizi commerciali, all'interno delle zone passeggeri e commerciale. È stata, inoltre, messa in atto un'attività di vigilanza specifica insieme a periodiche bonifiche preventive da parte di unità cinofila Atf del tratto pedonale di Ponte dei Mille, abitualmente percorso a piedi dai crocieristi, e nel centro storico cittadino. La polizia ha messo in campo, durante l'intera giornata, oltre a personale della polizia di frontiera, anche equipaggi del reparto prevenzione crimine Liguria, della polizia stradale, del reparto prevenzione crimine Liguria, della polizia scientifica, nonché i team cinofili Atf e antidroga. I carabinieri hanno effettuato attività di controllo nelle aree cittadine limitrofe agli scali portuali mirati con posti di controllo su strada, in particolare nell'area di via Fanti d'Italia, estendendo l'attività anche alla stazione metropolitana Principe e alla fermata Flixbus. La Capitaneria di **Porto** Guardia Costiera ha garantito le attività di specifica competenza in materia di polizia demaniale e codice della navigazione, avvalendosi anche di una motovedetta per il controllo del traffico in occasione degli imbarchi/sbarchi. Nel corso della giornata, la guardia di finanza ha effettuato accertamenti presso due attività commerciali, volti a verificare il corretto assolvimento degli obblighi in materia di certificazione dei corrispettivi e tenuta dei registratori telematici, la corretta installazione e il regolare utilizzo dei sistemi di pagamento elettronico (pos) e la regolare instaurazione e gestione dei rapporti di lavoro. Durante i controlli transfrontalieri, operati congiuntamente a personale dell'ufficio delle Dogane di **Genova**, gli operatori hanno rinvenuto un totale di 158.800 euro in uscita dal territorio comunitario, segnalando amministrativamente i possessori,



L'operazione, svoltasi sabato 28 giugno, ha visto l'impiego congiunto di tutte le forze di polizia. Nella giornata di sabato 28 giugno, in attuazione delle direttive dettate a livello centrale dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, che, con riferimento all'innalzamento del clima di tensione internazionale, ha disposto interventi straordinari in modalità 'alto impatto' presso le aree di frontiera marittime di tutto il territorio nazionale, si è tenuta presso il porto di Genova un'attività straordinaria di controllo. L'operazione ha visto l'impiego congiunto di tutte le forze di polizia, della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli con lo specifico e strategico obiettivo di implementare i controlli preventivi presso gli scali marittimi, per il contrasto dell'immigrazione clandestina, del traffico di sostanze stupefacenti, del falso documentale, della ricettazione di veicoli, nonché per i controlli anti-terrorismo. In vista dei circa diecimila passeggeri in ingresso e uscita dall'area portuale previsti nella giornata di sabato 28 giugno, è stato innalzato il livello della sicurezza dell'impianto portuale con impiego di pattuglie in mirati controlli di navi da crociera, traghetti nazionali ed extra Schengen, persone, veicoli ed esercizi commerciali, all'interno delle zone passeggeri e commerciale. È stata, inoltre, messa in atto un'attività di vigilanza specifica insieme a periodiche bonifiche preventive da parte di unità cinofila Atf del tratto pedonale di Ponte dei Mille, abitualmente percorso a piedi dai crocieristi, e nel centro storico cittadino. La polizia ha messo in campo, durante l'intera giornata, oltre a personale della polizia di frontiera, anche equipaggi del reparto prevenzione crimine Liguria, della polizia stradale, del reparto prevenzione crimine Liguria, della polizia scientifica, nonché i team cinofili Atf e antidroga. I carabinieri hanno effettuato attività di controllo nelle aree cittadine limitrofe agli scali portuali mirati con posti di controllo su strada, in particolare nell'area di via Fanti d'Italia, estendendo l'attività anche alla stazione metropolitana Principe e alla fermata Flixbus. La Capitaneria di **Porto** Guardia Costiera ha garantito le attività di specifica competenza in materia di polizia demaniale e codice della navigazione, avvalendosi anche di una motovedetta per il controllo del traffico in occasione degli imbarchi/sbarchi. Nel corso della giornata, la guardia di finanza ha effettuato accertamenti presso due attività commerciali, volti a verificare il corretto assolvimento degli obblighi in materia di certificazione dei corrispettivi e tenuta dei registratori telematici, la corretta installazione e il regolare utilizzo dei sistemi di pagamento elettronico (pos) e la regolare instaurazione e gestione dei rapporti di lavoro. Durante i controlli transfrontalieri, operati congiuntamente a personale dell'ufficio delle Dogane di **Genova**, gli operatori hanno rinvenuto un totale di 158.800 euro in uscita dal territorio comunitario, segnalando amministrativamente i possessori,

Genova Today

Genova, Voltri

quattro cittadini marocchini e quattro cittadini italiani, che erano in partenza per Tangeri. Di seguito i dati complessivi dell'attività: 115 operatori delle forze di Polizia, dell'Ordine e degli altri Enti impiegati per il servizio 6.343 persone identificate e controllate 9 segnalati in via amministrativa 360 veicoli controllati 1 contravvenzioni per violazione al codice della strada 2 esercizi pubblici controllati 8 contravvenzioni per violazioni fiscali.

Genova Today

Genova, Voltri

Ex Ilva: Terrile, "Aree hanno vocazione industriale, priorità alla siderurgia"

Così il vicesindaco e assessore allo sviluppo economico rispondendo all'interrogazione del consigliere Francesco Maresca, che ha chiesto di rivedere l'accordo di programma del 2005 "Quelle aree hanno vocazione industriale ed è bene che si confermi quella vocazione industriale. Il Comune farà di tutto per confermare la vocazione industriale di quelle aree, la priorità va alla siderurgia". È stato molto chiaro il vicesindaco e assessore allo sviluppo economico Alessandro Terrile a proposito del futuro delle aree ex Ilva. Le parole di Terrile sono arrivate in risposta a un articolo 54 del consigliere di Fratelli d'Italia Francesco Maresca, già assessore al porto delle giunte Bucci e Piciocchi, che ha chiesto al Comune di rivedere l'accordo di programma del 2005, prevedendo di destinare una parte delle aree al porto. "Finché non sarà chiaro quale sarà il nuovo piano industriale di Acciaierie d'Italia - ha detto Terrile -, finché non sarà chiaro se il destino dello stabilimento di Cornigliano sarà di seguire il polo di Taranto o avere una autonomia, magari insieme a Novi, ma queste sono scelte che dipendono da chi sarà l'acquirente dell'ex Ilva, credo sarebbe errore ipotecare quelle aree che sono al servizio dell'industria e primariamente alla siderurgia. La discussione se quelle aree potranno avere altre funzioni dovrà essere successiva allo scioglimento di questo nodo". "Aggiungo però, con estrema chiarezza - ha precisato l'assessore -, che se non si potrà più fare la siderurgia a Genova e sarebbe una grande sconfitta industriale, la priorità andrebbe data ad altre funzioni industriali, perché sappiamo quanto il futuro di Genova sia legato al lavoro di qualità dato dalla manifattura, Genova ha un problema enorme, troppo poca produzione industriale rispetto a tutto il resto. Le aree logistiche a Genova sono tante, il porto di Genova e Savona è il primo del Mediterraneo, la priorità va data alla destinazione industriale e primariamente alla siderurgia". Nella replica Maresca ha apprezzato "la chiarezza del vicesindaco", commentando però che quella alla siderurgia è "Una priorità che aspettiamo dal 2005, la siderurgia è molto importante, ma da ex assessore al patrimonio dico che c'è carenza di spazi e aree nella nostra città e la richiesta di grandi aziende che possano aumentare i posti di lavoro. Crediamo che le aree industriali possano essere anche aree di trasformazione della merce del porto come lo stoccaggio e l'assemblaggio, attività che producono indotto per la città e i lavoratori, senza contare la logistica. Credo che quelle aree siano in parte sottratte al porto perché il primo porto d'Italia può diventare ancora più importante e fare concorrenza ai grandi porti del nord Europa come Rotterdam e Anversa, magari non a quei livelli, ma avvicinarsi sempre di più".



Così il vicesindaco e assessore allo sviluppo economico rispondendo all'interrogazione del consigliere Francesco Maresca, che ha chiesto di rivedere l'accordo di programma del 2005 "Quelle aree hanno vocazione industriale ed è bene che si confermi quella vocazione industriale. Il Comune farà di tutto per confermare la vocazione industriale di quelle aree, la priorità va alla siderurgia". È stato molto chiaro il vicesindaco e assessore allo sviluppo economico Alessandro Terrile a proposito del futuro delle aree ex Ilva. Le parole di Terrile sono arrivate in risposta a un articolo 54 del consigliere di Fratelli d'Italia Francesco Maresca, già assessore al porto delle giunte Bucci e Piciocchi, che ha chiesto al Comune di rivedere l'accordo di programma del 2005, prevedendo di destinare una parte delle aree al porto. "Finché non sarà chiaro quale sarà il nuovo piano industriale di Acciaierie d'Italia - ha detto Terrile -, finché non sarà chiaro se il destino dello stabilimento di Cornigliano sarà di seguire il polo di Taranto o avere una autonomia, magari insieme a Novi, ma queste sono scelte che dipendono da chi sarà l'acquirente dell'ex Ilva, credo sarebbe errore ipotecare quelle aree che sono al servizio dell'industria e primariamente alla siderurgia. La discussione se quelle aree potranno avere altre funzioni dovrà essere successiva allo scioglimento di questo nodo". "Aggiungo però, con estrema chiarezza - ha precisato l'assessore -, che se non si potrà più fare la siderurgia a Genova e sarebbe una grande sconfitta industriale, la priorità andrebbe data ad altre funzioni industriali, perché sappiamo quanto il futuro di Genova sia legato al lavoro di qualità dato dalla manifattura, Genova ha un problema enorme, troppo poca produzione industriale rispetto a tutto il resto. Le aree logistiche a Genova sono tante, il porto di Genova e Savona è il primo del Mediterraneo, la priorità va data alla destinazione industriale e primariamente alla siderurgia". Nella replica Maresca ha apprezzato "la chiarezza del vicesindaco", commentando però che quella alla siderurgia è "Una priorità che aspettiamo dal 2005, la siderurgia è molto importante, ma da ex assessore al patrimonio dico che c'è carenza di spazi e aree nella nostra città e la richiesta di grandi aziende che possano aumentare i posti di lavoro. Crediamo che le aree industriali possano essere anche aree di trasformazione della merce del porto come lo stoccaggio e l'assemblaggio, attività che producono indotto per la città e i lavoratori, senza contare la logistica. Credo che quelle aree siano in parte sottratte al porto perché il primo porto d'Italia può diventare ancora più importante e fare concorrenza ai grandi porti del nord Europa come Rotterdam e Anversa, magari non a quei livelli, ma avvicinarsi sempre di più".

Genova Today

Genova, Voltri

Torre piloti: Terrile, "Sollecitiamo il rispetto delle scadenze, ma l'opera non è comunale"

Finanziato con oltre 22 milioni e 800 mila euro, l'intervento ha recentemente registrato uno stallone legato al confronto tra l'**Autorità Portuale** e il corpo dei piloti del porto - che dovranno occupare la struttura - in particolare per il completamento degli spazi interni, che ospiteranno anche uffici della Capitaneria di Porto. "Non possiamo fare altro che sollecitare l'**Autorità** a fare tutto il possibile perché i lavori siano effettivamente conclusi nei tempi previsti", ha detto Terrile. E ha aggiunto, con tono ironico: "La torre è già stata inaugurata due volte: il 18 settembre 2024 con il ministro Urso, il 27 con Salvini. Ci auguriamo che a settembre 2025, magari in occasione del Salone Nautico, ci sia un'inaugurazione vera". Nella sua interrogazione, Casini aveva denunciato la mancanza di trasparenza sull'opera e i ritardi accumulati. "A oggi la città è ancora sprovvista di questa struttura fondamentale, nonostante un'inaugurazione avvenuta in piena campagna elettorale. Mancano arredi, strumentazioni e ci sono adempimenti burocratici ancora in sospeso. Così si rischia di non terminare nemmeno entro la fine del 2025", ha affermato il consigliere M5s, chiedendo maggiore chiarezza e un confronto continuo con la cittadinanza. "Siamo consapevoli delle complessità di queste opere - ha concluso - ma Genova merita trasparenza e rispetto delle scadenze. Confidiamo che questa giunta possa segnare un cambio di passo".



Il Nautilus

Genova, Voltri

Il Commissario Straordinario Matteo Paroli adotta tre deliberazioni per garantire l'operatività dei porti del sistema ligure

Genova -Il Commissario Straordinario Matteo Paroli ha sottoscritto una serie di deliberazioni che segnano un ulteriore passo avanti nella gestione delle aree portuali del sistema del Mar Ligure Occidentale. Gli atti, adottati in conformità con le normative vigenti e in un contesto di grande attenzione istituzionale, autorizzano il differimento tecnico del termine di scadenza dell'atto provvisorio a favore della società Spinelli S.r.l. per le aree demaniali del Genoa Port Terminal, l'assegnazione di un titolo interinale demaniale a Fo.Re. S.T. Spa - Gruppo Campostano nonché il rilascio di una concessione demaniale marittima alla GNL MED S.r.l. per la realizzazione e gestione di un nuovo deposito di Gnl nel porto di Vado Ligure a condizione che il MASE - presso cui pende la procedura di Conferenza di Servizi - approvi il relativo progetto. Il Commissario Paroli, in virtù del decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 27 giugno 2025, n. 154, con il quale fino al ripristino degli ordinari organi di vertice, ha ricevuto i poteri e le prerogative che l'articolo 9, comma 5, della legge 84/94 attribuisce al Comitato di Gestione, ha adottato i suddetti provvedimenti dopo aver convocato nel corso della mattinata le due Commissioni Consultive di Genova e Savona che hanno espresso pareri favorevoli all'unanimità. Il differimento della scadenza dell'atto provvisorio afferente al Genoa Port Terminal, inserita nel quadro delle misure temporanee adottate in attesa di decisioni definitive, avrà una durata di tre mesi, fino al 30 settembre 2025. Questo intervento si rende necessario per garantire la continuità operativa e amministrativa delle aree portuali, in un momento di transizione e di attesa delle future determinazioni dell'Ente e dei ricorsi presentati dinanzi al Consiglio di Stato e alla Corte di cassazione, promossi dall'Autorità di Sistema Portuale e dal concessionario stesso. Come già avvenuto in precedenza, questa nuova misura prevede l'introduzione di vincoli specifici sull'uso delle aree, destinate principalmente ad attività di traffici non containerizzati. Tale scelta risponde alla pronuncia del Consiglio di Stato e mira a tutelare la continuità e lo sviluppo dei traffici portuali, salvaguardando l'operatività delle aree demaniali e il mantenimento dell'occupazione. Contestualmente, il Commissario Paroli ha adottato un altro atto interinale riguardante la concessione Fo.Re. S.T. Spa a Genova, a favore del gruppo Campostano, per una durata di tre mesi. Anche in questo caso, il parere espresso dalla Commissione Consultiva è stato unanime e positivo. Questa decisione si inserisce nel quadro di un'attenta gestione delle risorse e delle concessioni portuali, con l'obiettivo di garantire continuità e sviluppo occupazionale. In ultimo, dopo il parere favorevole della Commissione Consultiva di Savona, è stato deliberato il rilascio di una concessione demaniale marittima alla società GNL MED S.r.l. a condizione che il MASE approvi il progetto di realizzazione del deposito di GNL con riserva di eventuale rivalutazione nel caso in



Genova -Il Commissario Straordinario Matteo Paroli ha sottoscritto una serie di deliberazioni che segnano un ulteriore passo avanti nella gestione delle aree portuali del sistema del Mar Ligure Occidentale. Gli atti, adottati in conformità con le normative vigenti e in un contesto di grande attenzione istituzionale, autorizzano il differimento tecnico del termine di scadenza dell'atto provvisorio a favore della società Spinelli S.r.l. per le aree demaniali del Genoa Port Terminal, l'assegnazione di un titolo interinale demaniale a Fo.Re. S.T. Spa - Gruppo Campostano nonché il rilascio di una concessione demaniale marittima alla GNL MED S.r.l. per la realizzazione e gestione di un nuovo deposito di Gnl nel porto di Vado Ligure a condizione che il MASE - presso cui pende la procedura di Conferenza di Servizi - approvi il relativo progetto. Il Commissario Paroli, in virtù del decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti del 27 giugno 2025, n. 154, con il quale fino al ripristino degli ordinari organi di vertice, ha ricevuto i poteri e le prerogative che l'articolo 9, comma 5, della legge 84/94 attribuisce al Comitato di Gestione, ha adottato i suddetti provvedimenti dopo aver convocato nel corso della mattinata le due Commissioni Consultive di Genova e Savona che hanno espresso pareri favorevoli all'unanimità. Il differimento della scadenza dell'atto provvisorio afferente al Genoa Port Terminal, inserita nel quadro delle misure temporanee adottate in attesa di decisioni definitive, avrà una durata di tre mesi, fino al 30 settembre 2025. Questo intervento si rende necessario per garantire la continuità operativa e amministrativa delle aree portuali, in un momento di transizione e di attesa delle future determinazioni dell'Ente e dei ricorsi presentati dinanzi al Consiglio di Stato e alla Corte di cassazione, promossi dall'Autorità di Sistema Portuale e dal concessionario stesso. Come già avvenuto in precedenza, questa nuova misura prevede l'introduzione di vincoli specifici sull'uso delle aree, destinate

Il Nautilus

Genova, Voltri

cui il progetto dovesse essere approvato con prescrizioni tali da impattare sui profili di competenza. "Questa deliberazione è un segnale di attenzione dell'AdSP verso un sistema di approvvigionamento più green non solo per la parte marittima, in quanto il naviglio necessita sempre più frequentemente di carburanti green, ma anche per la parte terrestre con un minore impatto ambientale sui territori da parte delle attività portuali." ha evidenziato il Commissario Paroli. "Il GNL è un carburante che ha emissioni bassissime se non azzerate di micropolveri PM5 e PM 10 con una impronta di ossidi di zolfo quasi assente. Si tratta, quindi, di un passaggio assolutamente migliorativo dal punto di vista della sostenibilità ambientale. È importante essere tra i primi porti in grado di fornire questo tipo di carburante alle navi che sempre più spesso sono dotate della doppia capacità di combustione perché questo significa credere veramente nello sviluppo verde dei trasporti marittimi e contemporaneamente diventare attrattivi in termini di nuovi scali." Nel corso delle riunioni delle due Commissioni Consultive, il Commissario Paroli ha ribadito il suo impegno nel garantire un'amministrazione responsabile e al servizio del sistema portuale ligure, sottolineando di aver assunto l'incarico con senso di responsabilità e spirito di servizio, consapevole dell'importanza strategica del sistema portuale ligure a livello nazionale. Ha inoltre evidenziato la priorità di assicurare la continuità amministrativa, la piena attuazione degli investimenti programmati e il dialogo costruttivo con operatori, lavoratori e istituzioni territoriali. "Il mio impegno oggi è definire subito gli atti conseguenti al fine di assicurare la continuità operativa e amministrativa nei porti del sistema ligure, evitando interruzioni nelle attività portuali. L'adozione di tali atti amministrativi rappresenta una necessità prioritaria e urgente, dettata da fattori sociali ed economici di grande rilievo, che non riflette valutazioni personali o di singoli organi, essendo assunti a valle di valutazioni poste in essere con i dirigenti competenti, i responsabili dei procedimenti e con il segretario generale nonché, ove competenti, delle Commissioni Consultive" ha spiegato Matteo Paroli aggiungendo che "l'assunzione di un atto amministrativo non è mai espressione delle valutazioni e della volontà di una singola persona, neppure se questa è coincidente con un organo straordinario come un commissario straordinario governativo. La responsabilità finale dell'atto poi, come è ovvio che sia, ricade sull'organo deliberante. Nessuno nella pubblica amministrazione può essere definito plenipotenziario, ma in situazioni particolari e delicate esistono necessità amministrative che devono essere considerate prioritarie e urgenti, perché da esse dipendono fattori sociali ed economici fondamentali." In un clima di grande collaborazione istituzionale, Paroli ha ribadito davanti alle due Commissioni Consultive la sua volontà di dialogare in maniera costruttiva con le istituzioni pubbliche e con gli operatori: "È per me importante mantenere un dialogo positivo con tutti gli attori coinvolti, per garantire la stabilità e lo sviluppo sostenibile del sistema portuale ligure, riconosciuto come elemento strategico per l'economia nazionale".

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Genova, la prima mossa di Paroli per disinnescare la polveriera

Prorogata (ma di tre mesi) la concessione a Spinelli-Hapag GENOVA. Matteo Paroli, commissario del principale sistema portuale del Bel Paese, senza comitato di gestione ma con i super-poteri per essere in grado di farne a meno, non fa quasi neanche in tempo a mettersi seduto sulla (incandescente) poltronissima più "poltronissima" della portualità made in Italy, ed ecco che deve affrontare una grana formato iceberg: a fine giugno scadeva la concessione per Spinelli e Hapag Lloyd, con il gigante tedesco - quinto operatore al mondo - che non solo aveva ricordato di essere il primo cliente del porto ligure ma anche, per toccarla piano, aveva di fatto chiamato in causa direttamente il governo ai massimi livelli. Stiamo parlando di Gpt: concessione che i concorrenti (Sech) accusavano di aver debordato dai limiti del piano regolatore portuale; concessione poi annullata dal Consiglio di Stato; con ricorso pendente in Cassazione; finita al centro di una inchiesta della Procura di Genova. Insomma, tu chiamala se vuoi patata bollente. Paroli ha scelto di differire la scadenza più che di rinnovare la concessione di Spinelli-Hapag: una proroga che vale tre mesi di tempo. L'ha fatto, contando sui poteri extra che il ministro Matteo Salvini gli ha affidato in via emergenziale pochissimi giorni prima: l'ha fatto, in assenza di comitato di gestione come detto, ma cercando comunque almeno un minimo di condivisione possibile. Come? Ha convocato le due commissioni consultive di Genova e Savona, entrambe hanno dato all'unanimità parere favorevole. È Paroli a indicare esplicitamente il senso di tale convocazione: i pieni poteri a un uomo solo al comando, oltretutto che viene da fuori, rischiano di isolarlo. L'esatto contrario di quel che Paroli vuol fare: l'ha ribadito sottolineando il «clima di grande collaborazione istituzionale» e la sua «volontà di dialogare in maniera costruttiva con le istituzioni pubbliche e con gli operatori». Il virgolettato è questo: «È per me importante mantenere un dialogo positivo con tutti gli attori coinvolti, per garantire la stabilità e lo sviluppo sostenibile del sistema portuale ligure, riconosciuto come elemento strategico per l'economia nazionale». Nella nota ufficiale dell'ente portuale, il commissario straordinario preferisce dirla così: «L'adozione di tali atti amministrativi rappresenta una necessità prioritaria e urgente, dettata da fattori sociali ed economici di grande rilievo, che non riflette valutazioni personali o di singoli organi, essendo assunti a valle di valutazioni poste in essere con i dirigenti competenti, i responsabili dei procedimenti e con il segretario generale nonché, ove competenti, delle Commissioni Consultive». Tradotto: c'era un'urgenza sociale esplosiva indifferibile e vi abbiamo fatto fronte, non predetermina però lo sviluppo futuro della vicenda. L'altra metà della sottolineatura riguarda l'identikit da plenipotenziario: «L'assunzione di un atto amministrativo non è mai espressione delle valutazioni e della volontà di una singola persona, - è ancora Paroli a dirlo - neppure se questa



Prorogata (ma di tre mesi) la concessione a Spinelli-Hapag GENOVA. Matteo Paroli, commissario del principale sistema portuale del Bel Paese, senza comitato di gestione ma con i super-poteri per essere in grado di farne a meno, non fa quasi neanche in tempo a mettersi seduto sulla (incandescente) poltronissima più "poltronissima" della portualità made in Italy, ed ecco che deve affrontare una grana formato iceberg: a fine giugno scadeva la concessione per Spinelli e Hapag Lloyd, con il gigante tedesco - quinto operatore al mondo - che non solo aveva ricordato di essere il primo cliente del porto ligure ma anche, per toccarla piano, aveva di fatto chiamato in causa direttamente il governo ai massimi livelli. Stiamo parlando di Gpt: concessione che i concorrenti (Sech) accusavano di aver debordato dai limiti del piano regolatore portuale; concessione poi annullata dal Consiglio di Stato, con ricorso pendente in Cassazione; finita al centro di una inchiesta della Procura di Genova. Insomma, tu chiamala se vuoi patata bollente. Paroli ha scelto di differire la scadenza più che di rinnovare la concessione di Spinelli-Hapag: una proroga che vale tre mesi di tempo. L'ha fatto, contando sui poteri extra che il ministro Matteo Salvini gli ha affidato in via emergenziale pochissimi giorni prima: l'ha fatto, in assenza di comitato di gestione come detto, ma cercando comunque almeno un minimo di condivisione possibile. Come? Ha convocato le due commissioni consultive di Genova e Savona, entrambe hanno dato all'unanimità parere favorevole. È Paroli a indicare esplicitamente il senso di tale convocazione: i pieni poteri a un uomo solo al comando, oltretutto che viene da fuori, rischiano di isolarlo. L'esatto contrario di quel che Paroli vuol fare: l'ha ribadito sottolineando il «clima di grande collaborazione istituzionale» e la sua «volontà di dialogare in maniera costruttiva con le istituzioni pubbliche e con gli operatori». Il virgolettato è questo: «È per me importante mantenere un dialogo positivo con tutti gli attori coinvolti, per garantire la stabilità e lo sviluppo

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

è coincidente con un organo straordinario come un commissario straordinario governativo. La responsabilità finale dell'atto poi, come è ovvio che sia, ricade sull'organo deliberante». Di più: « Nessuno nella pubblica amministrazione può essere definito plenipotenziario, ma in situazioni particolari e delicate esistono necessità amministrative che devono essere considerate prioritarie e urgenti, perché da esse dipendono fattori sociali ed economici fondamentali ». Come dire: mi prendo le responsabilità che il caso richiede, ma nessuna tentazione di fare l' "imperatore" Lo spostamento della scadenza a fine settembre viene motivato con l'esigenza di «garantire la continuità operativa e amministrativa delle aree portuali»: al tempo stesso la durata è abbastanza limitata , e questo equivale a voler rimarcare - come recita una nota ufficiale di Palazzo San Giorgio, magnifica sede dell'istituzione portuale genovese - il fatto che siamo «in un momento di transizione e di attesa delle future determinazioni dell'Ente e dei ricorsi presentati dinanzi al Consiglio di Stato e alla Corte di cassazione, promossi dall'Autorità di Sistema Portuale e dal concessionario stesso». Da parte dell'Authority si richiama che, «come già avvenuto in precedenza», questa nuova misura prevede «l'introduzione di vincoli specifici sull'uso delle aree, destinate principalmente ad attività di traffici non containerizzati» . Del resto, è la direzione indicata dalla pronuncia del Consiglio di Stato ma con la proroga si cerca di evitare di far esplodere la situazione sociale mirando a «tutelare la continuità e lo sviluppo dei traffici portuali» e salvaguardando «l'operatività delle aree demaniali e il mantenimento dell'occupazione». Sul giornale online genovese "Meditegraph" Simone Gallotti indica una possibile ragione per dar conto di come si è mosso Paroli, al debutto con un "quadruplo axel" se non di più : «Vuole sterilizzare l'effetto domino legato alla sentenza Spinelli che potrebbe toccare anche altri operatori e quindi sposta di poco la scadenza, nell'attesa di un provvedimento del governo che sani la frattura tra ciò che era stabilito dal piano regolatore portuale di oltre 20 anni fa e quello che effettivamente viene movimentato nei terminal» La questione Gpt era la "polveriera" della situazione genovese, ma non è l'unico provvedimento adottato da Paroli . È stata decisa anche «l'assegnazione di un titolo interinale demaniale» a Forest (gruppo Campostano) e il «rilascio di una concessione demaniale marittima» alla Gnl Med srl per realizzare e gestire un nuovo deposito di Gnl nel porto di Vado Ligure (a condizione che il progetto riceva l'ok dal ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, presso cui pende la procedura di conferenza di servizi). Riguardo a quest'ultimo aspetto, il commissario straordinario lo ritiene un «un segnale di attenzione» verso un carburante più "verde" (e non solo per la parte marittima ma anche, lato terra, per il «minore impatto ambientale sui territori da parte delle attività portuali»). Il Gnl è un carburante con «emissioni bassissime se non azzerate di micropolveri Pm5 e Pm 10 con una impronta di ossidi di zolfo quasi assente: un passaggio assolutamente migliorativo dal punto di vista della sostenibilità ambientale». Mauro Zucchelli.

Boom traghetti e crociere, 20mila passeggeri a Genova il prossimo fine settimana

A fine luglio il maggior afflusso con una attesa di 40mila passeggeri di Eva Perasso Saranno giorni di vero e proprio boom per il flusso di passeggeri e auto in arrivo e partenza dal porto di Genova nei prossimi giorni. Finito giugno infatti la stagione turistica entra nel vivo, con picchi attesi tutti i fine settimana di luglio e il record poi, come ogni anno, nel cambio mese tra luglio e agosto. Primo fine settimana "caldo" Ma il primo boom è già assicurato questo fine settimana: "In questi giorni feriali ci sono 11mila passeggeri tra arrivi e partenze con circa 4mila macchine, numero che aumenta di sabato con maggiori partenze e 20mila passeggeri tra ingressi e uscite e questo dato è destinato ad aumentare progressivamente a luglio", spiega a Primocanale Edoardo Monzani, presidente Stazioni Marittime. Ma il vero picco arriva a fine mese: "I massimi si registreranno a fine luglio quando si scontrano i flussi tra chi rientra e chi parte per le vacanze di agosto con picchi anche di 40mila passeggeri. Sarà complicato come ogni anno ma lo gestiremo: certo i traghetti restano mezzo di trasporto ottimale per tutti i vacanzieri. Tutti i fine settimana sono caldi, dal prossimo fino a fine luglio", continua Monzani.

Croceristi in aumento Anche i croceristi aumentano: "Registriamo un milione e mezzo di passeggeri all'anno, i prossimi 4 giorni da venerdì a lunedì il traffico sarà intenso con diverse navi da crociera presenti, 11mila passeggeri di imbarco e sbarco e 20mila passeggeri in transito. Questi ultimi sono i più interessanti per la città perché rimane un grande numero che resta sul territorio porta ricchezza. Il mercato delle crociere è in continuo aumento, gli ordini di navi continuano ad aumentare", conclude Monzani. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da Genova e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



A fine luglio il maggior afflusso con una attesa di 40mila passeggeri di Eva Perasso Saranno giorni di vero e proprio boom per il flusso di passeggeri e auto in arrivo e partenza dal porto di Genova nei prossimi giorni. Finito giugno infatti la stagione turistica entra nel vivo, con picchi attesi tutti i fine settimana di luglio e il record poi, come ogni anno, nel cambio mese tra luglio e agosto. Primo fine settimana "caldo" Ma il primo boom è già assicurato questo fine settimana: "In questi giorni feriali ci sono 11mila passeggeri tra arrivi e partenze con circa 4mila macchine, numero che aumenta di sabato con maggiori partenze e 20mila passeggeri tra ingressi e uscite e questo dato è destinato ad aumentare progressivamente a luglio", spiega a Primocanale Edoardo Monzani, presidente Stazioni Marittime. Ma il vero picco arriva a fine mese: "I massimi si registreranno a fine luglio quando si scontrano i flussi tra chi rientra e chi parte per le vacanze di agosto con picchi anche di 40mila passeggeri. Sarà complicato come ogni anno ma lo gestiremo: certo i traghetti restano mezzo di trasporto ottimale per tutti i vacanzieri. Tutti i fine settimana sono caldi, dal prossimo fino a fine luglio", continua Monzani. Croceristi in aumento Anche i croceristi aumentano: "Registriamo un milione e mezzo di passeggeri all'anno, i prossimi 4 giorni da venerdì a lunedì il traffico sarà intenso con diverse navi da crociera presenti, 11mila passeggeri di imbarco e sbarco e 20mila passeggeri in transito. Questi ultimi sono i più interessanti per la città perché rimane un grande numero che resta sul territorio porta ricchezza. Il mercato delle crociere è in continuo aumento, gli ordini di navi continuano ad aumentare", conclude Monzani. Iscriviti ai canali di Primocanale su WhatsApp Facebook e Telegram.

Aree ex Ilva, Bucci: "Ci sono condizioni per prendere decisioni". Terrile: "Priorità alla siderurgia"

di a.p. Mentre il futuro dell'ex Ilva vive mesi travagliati tra incertezze e rischi di ridimensionamenti a **Genova** si accende la discussione sul futuro delle aree dello stabilimento di **Genova** Cornigliano. Il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci ha parlato del destino delle aree ex Ilva. "Ci sono delle cose che stiamo facendo, ma non ne posso parlare. Prima vorrei l'ok dal ministro - ha detto Bucci -. Mi sembra che ci siano le condizioni per prendere delle decisioni dirette e decise, per andare in una direzione che fa molto bene a **Genova**. Ci sono le condizioni per andare in una direzione molto importante per la città di **Genova** e mi auguro che la sindaca sia d'accordo". E proprio in consiglio comunale il tema delle aree è stato tema di discussione in aula. A chiedere informazioni è stato, attraverso un'interrogazione, il consigliere di Fratelli d'Italia Francesco Maresca. La risposta affidata al vicesindaco Alessandro Terrile :

"Le aree dell'ex Ilva sono forse tra le più infrastrutturate del Mediterraneo: sono servite da banchine portuali, adiacenti all'area aeroportuale, servite sia da un casello autostradale che da un polo ferroviario che attraversa l'ex Ilva. Sono aree che l'accordo di programma del 2005 destina all'attività siderurgica. Il Comune farà di tutto per confermarla: la priorità va alla siderurgia". E nell'incertezza della situazione l'intenzione ribadita dal Comune è quella di lasciare in primo luogo la destinazione per la produzione siderurgica. "Finché non sarà chiaro quale sarà il nuovo piano industriale di Acciaierie d'Italia, finché non sarà chiaro se il destino dello stabilimento di Cornigliano sarà di seguire il polo di Taranto o avere una nuova autonomia, e sono scelte che non competono alle amministrazioni locali, ma da chi sarà o se ci sarà un acquirente dell'ex Ilva, credo che sarebbe un errore ipotizzare quelle aree, che sono a servizio dell'industria e prevalentemente quella siderurgica" spiega Terrile che rimanda la discussione a dopo lo scioglimento del nodo sul futuro dell'ex Ilva. Il vicesindaco aggiunge: "Dico però con chiarezza che se non si potrà più fare siderurgia a **Genova**, e sarebbe ovviamente una grande sconfitta industriale, la priorità andrebbe data comunque ad altre funzioni industriali, perché sappiamo quanto le prospettive di **Genova** e le prospettive future dei nostri figli e dei nostri giovani è legata al lavoro di qualità, e questo lo dà la manifattura. **Genova** ha un problema enorme: c'è troppa poca produzione industriale rispetto a tutto il resto come servizi, cultura e turismo. Le aree logistiche a **Genova** sono tante, il **porto** di **Genova** e Savona è il primo del Mediterraneo e la priorità andrà alla produzione industriale e in particolare alla siderurgia".

Iscriviti ai canali di PrimoCanale su WhatsApp Facebook e Telegram. Resta aggiornato sulle notizie da **Genova** e dalla Liguria anche sul profilo Instagram e sulla pagina Facebook.



di a.p. Mentre il futuro dell'ex Ilva vive mesi travagliati tra incertezze e rischi di ridimensionamenti a Genova si accende la discussione sul futuro delle aree dello stabilimento di Genova Cornigliano. Il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci ha parlato del destino delle aree ex Ilva. "Ci sono delle cose che stiamo facendo, ma non ne posso parlare. Prima vorrei l'ok dal ministro - ha detto Bucci -. Mi sembra che ci siano le condizioni per prendere delle decisioni dirette e decise, per andare in una direzione che fa molto bene a Genova. Ci sono le condizioni per andare in una direzione molto importante per la città di Genova e mi auguro che la sindaca sia d'accordo". E proprio in consiglio comunale il tema delle aree è stato tema di discussione in aula. A chiedere informazioni è stato, attraverso un'interrogazione, il consigliere di Fratelli d'Italia Francesco Maresca. La risposta affidata al vicesindaco Alessandro Terrile : "Le aree dell'ex Ilva sono forse tra le più infrastrutturate del Mediterraneo: sono servite da banchine portuali, adiacenti all'area aeroportuale, servite sia da un casello autostradale che da un polo ferroviario che attraversa l'ex Ilva. Sono aree che l'accordo di programma del 2005 destina all'attività siderurgica. Il Comune farà di tutto per confermarla: la priorità va alla siderurgia". E nell'incertezza della situazione l'intenzione ribadita dal Comune è quella di lasciare in primo luogo la destinazione per la produzione siderurgica. "Finché non sarà chiaro quale sarà il nuovo piano industriale di Acciaierie d'Italia, finché non sarà chiaro se il destino dello stabilimento di Cornigliano sarà di seguire il polo di Taranto o avere una nuova autonomia, e sono scelte che non competono alle amministrazioni locali, ma da chi sarà o se ci sarà un acquirente dell'ex Ilva,

Comitato Porto-Città di Ancona: "La Soprintendenza che non c'è"

Il nostro Comitato segue sempre con attenzione lo stato del procedimento del Piano Regolatore Portuale del **Porto** di Ancona che è sottoposto alla Valutazione Ambientale Strategica presso la Commissione VAS del Ministero dell'Ambiente. Il 30 maggio sono scaduti i termini per la presentazione delle osservazioni degli Enti territoriali competenti in materia ambientale coinvolti nella fase di consultazione (Scoping). Chi di noi, in città, aveva sperato in una maturazione professionale sulla vicenda del molo Clementino da parte della giovane soprintendente fresca di studi, rimarrà deluso nell'apprendere che nessuna osservazione, né raccomandazione è pervenuta alla Commissione VAS dalla nostra Soprintendenza di Ancona in merito né al molo Clementino, né al **porto** antico, né al **porto** storico vanvitelliano, né al Lazzaretto. Delle due l'una: o per la nostra Soprintendente il **porto** di Ancona è un deserto senza segni e senso o la Soprintendenza, molto semplicemente, non c'è! Questo è un comunicato stampa pubblicato il 01-07-2025 alle 07:36 sul giornale del 02 luglio 2025 0 letture.

vivereancona.it

Comitato Porto-Città di Ancona: "La Soprintendenza che non c'è"



07/01/2025 07:38

Il nostro Comitato segue sempre con attenzione lo stato del procedimento del Piano Regolatore Portuale del Porto di Ancona che è sottoposto alla Valutazione Ambientale Strategica presso la Commissione VAS del Ministero dell'Ambiente. Il 30 maggio sono scaduti i termini per la presentazione delle osservazioni degli Enti territoriali competenti in materia ambientale coinvolti nella fase di consultazione (Scoping). Chi di noi, in città, aveva sperato in una maturazione professionale sulla vicenda del molo Clementino da parte della giovane soprintendente fresca di studi, rimarrà deluso nell'apprendere che nessuna osservazione, né raccomandazione è pervenuta alla Commissione VAS dalla nostra Soprintendenza di Ancona in merito né al molo Clementino, né al porto antico, né al porto storico vanvitelliano, né al Lazzaretto. Delle due l'una: o per la nostra Soprintendente il porto di Ancona è un deserto senza segni e senso o la Soprintendenza, molto semplicemente, non c'è! Questo è un comunicato stampa pubblicato il 01-07-2025 alle 07:36 sul giornale del 02 luglio 2025 0 letture.

Agenparl

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sistema portuale, Marietta Tidei (IV): "Porto di Civitavecchia, non si giochi col futuro di un territorio".

"La nomina del nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale non può essere trattata come una semplice formalità né come una casella da riempire. Siamo di fronte a una decisione cruciale che riguarda una delle infrastrutture strategiche non solo del Lazio, ma dell'intero sistema portuale italiano", lo dichiara Marietta Tidei, capogruppo di Italia Viva al Consiglio regionale del Lazio. "Il porto di Civitavecchia sarà chiamato nei prossimi anni ad affrontare sfide decisive: dal phase-out del carbone alla piena attuazione della Zona Logistica Semplificata, passando per nuovi investimenti e lo sviluppo del traffico commerciale. È evidente che per guidare una transizione così importante servano competenze solide, visione strategica e una profonda conoscenza del settore. "Non possiamo accettare - prosegue Tidei - che un incarico tanto delicato venga affidato a chi non ha l'esperienza necessaria. Al di là dei requisiti minimi di legge - che auspichiamo siano stati verificati con rigore - il curriculum della persona indicata desta perplessità e non appare all'altezza del compito. Non basta l'appartenenza politica, né il rapporto con una corrente interna di un partito per giustificare una nomina di tale rilevanza." "Il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca, ha una responsabilità fondamentale in questa scelta: non può voltarsi dall'altra parte mentre si decide il destino di un'infrastruttura che può e deve diventare un volano di sviluppo per tutto il territorio regionale. Non c'è convegno nel quale non venga sottolineata la centralità dei porti nelle dinamiche di crescita regionale. Se a questa centralità si crede sul serio è necessario che a guidare i porti del Lazio si chiami un fuoriclasse. "Ricordiamo - conclude Tidei - che il MIMIT ha recentemente registrato l'interesse di ben 28 operatori su Civitavecchia. È un segnale forte, che testimonia la volontà di investire, costruire e far crescere il territorio. Ma questo potenziale rischia di andare sprecato senza una guida competente e autorevole. No a nomine improvvisate. No alla logica delle spartizioni. Sì alla competenza, alla serietà e al futuro dei porti del Lazio." Comments are closed.



"La nomina del nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale non può essere trattata come una semplice formalità né come una casella da riempire. Siamo di fronte a una decisione cruciale che riguarda una delle infrastrutture strategiche non solo del Lazio, ma dell'intero sistema portuale italiano", lo dichiara Marietta Tidei, capogruppo di Italia Viva al Consiglio regionale del Lazio. "Il porto di Civitavecchia sarà chiamato nei prossimi anni ad affrontare sfide decisive: dal phase-out del carbone alla piena attuazione della Zona Logistica Semplificata, passando per nuovi investimenti e lo sviluppo del traffico commerciale. È evidente che per guidare una transizione così importante servano competenze solide, visione strategica e una profonda conoscenza del settore. "Non possiamo accettare - prosegue Tidei - che un incarico tanto delicato venga affidato a chi non ha l'esperienza necessaria. Al di là dei requisiti minimi di legge - che auspichiamo siano stati verificati con rigore - il curriculum della persona indicata desta perplessità e non appare all'altezza del compito. Non basta l'appartenenza politica, né il rapporto con una corrente interna di un partito per giustificare una nomina di tale rilevanza." "Il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca, ha una responsabilità fondamentale in questa scelta: non può voltarsi dall'altra parte mentre si decide il destino di un'infrastruttura che può e deve diventare un volano di sviluppo per tutto il territorio regionale. Non c'è convegno nel quale non venga sottolineata la centralità dei porti nelle dinamiche di crescita regionale. Se a questa centralità si crede sul serio è necessario che a guidare i porti del Lazio si chiami un fuoriclasse. "Ricordiamo - conclude Tidei - che il MIMIT ha

Adsp, possibili ricorsi all'orizzonte

Dopo l'indicazione dell'ingegner Raffaele Latrofa al vertice di Molo Vespucci. Mearelli (Fict) pronto ad impugnare la nomina al Tar: dubbi sulla comprovata esperienza nel settore Daria Geggi CIVITAVECCHIA - È polemica sulle nomine dei nuovi presidenti delle **Autorità di Sistema Portuale (Adsp)** - e Civitavecchia non fa certo eccezione - con la Federazione Europea dei Manager dei Trasporti (Fict) pronta a fare ricorso al Tar dopo la proposta del Mit ricaduta sulla nomina del vicesindaco di Pisa Raffaele Latrofa. Nel mirino, nomi inattesi, profili ritenuti "fuori requisiti", tempi politicamente sospetti e ritardi su un processo che avrebbe dovuto garantire trasparenza ed esperienza specialistica. La Fict guidata da Carlo Mearelli (ex presidente Assologistica), ha annunciato infatti ricorsi presso i tribunali amministrativi: secondo un suo staff legale, alcuni designati mancherebbero di "conoscenza ed esperienza in materia **portuale**" come previsto dalla legge. E non è solo Civitavecchia ad essere citata, ma anche ad esempio Taranto dove la proposta di nomina è ricaduta su Giovanni Gugliotti. Virale la sua audizione in Commissione Trasporti alla Camera, dove il professionista aveva anche ricordato di essere in possesso di una patente nautica, proprio a conferma della sua conoscenza marittima e del diritto della navigazione. Latrofa invece, laureato in ingegneria civile e responsabile regionale del Dipartimento Grandi Infrastrutture e Riqualficazione Urbana del partito Fratelli d'Italia, è vice sindaco di Pisa. Dal suo curriculum vitae - si legge della nomina da parte del ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, tra gli esperti della commissione per la Valutazione di impatto ambientale del Ponte sullo Stretto, della delega alla navigabilità dell'Arno, della solida esperienza nell'amministrazione pubblica e nei lavori pubblici - non risulta essere in possesso di una "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e **portuale**" come richiesto dalla normativa vigente per essere nominato presidente di una **AdSP**. «Queste cose non possono passare - ha detto quindi Mearelli - c'è un tema di dignità professionale e di interesse nazionale. Ci rivolgiamo al Tar, al Consiglio di Stato e se serve anche all'Europa. I porti sono asset strategici non soltanto per l'Italia ma per tutto il **sistema** dell'Unione. Osserviamo - conclude Mearelli - che sulle nomine delle **Autorità di sistema portuale** c'è una mancanza di attenzione ai requisiti che impone la legge». Civitavecchia è il primo porto crocieristico in Italia con i suoi oltre 3 milioni di passeggeri, il secondo in Europa con un testa a testa con Barcellona ed il quinto nel mondo. Un ruolo conquistato sul campo negli anni. Uno stop dovuto ai ricorsi e una impasse nelle nomine potrebbe mettere a rischio traffici, investimenti e progetti futuri. La situazione rischia di restare congelata se venissero presentati questi ricorsi. E la partita non è solo locale. Se davvero la nomina verrà impugnata, non è difficile



Dopo l'indicazione dell'ingegner Raffaele Latrofa al vertice di Molo Vespucci, Mearelli (Fict) pronto ad impugnare la nomina al Tar: dubbi sulla comprovata esperienza nel settore Daria Geggi CIVITAVECCHIA - È polemica sulle nomine dei nuovi presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (Adsp) - e Civitavecchia non fa certo eccezione - con la Federazione Europea dei Manager dei Trasporti (Fict) pronta a fare ricorso al Tar dopo la proposta del Mit ricaduta sulla nomina del vicesindaco di Pisa Raffaele Latrofa. Nel mirino, nomi inattesi, profili ritenuti "fuori requisiti", tempi politicamente sospetti e ritardi su un processo che avrebbe dovuto garantire trasparenza ed esperienza specialistica. La Fict guidata da Carlo Mearelli (ex presidente Assologistica), ha annunciato infatti ricorsi presso i tribunali amministrativi: secondo un suo staff legale, alcuni designati mancherebbero di "conoscenza ed esperienza in materia portuale" come previsto dalla legge. E non è solo Civitavecchia ad essere citata, ma anche ad esempio Taranto dove la proposta di nomina è ricaduta su Giovanni Gugliotti. Virale la sua audizione in Commissione Trasporti alla Camera, dove il professionista aveva anche ricordato di essere in possesso di una patente nautica, proprio a conferma della sua conoscenza marittima e del diritto della navigazione. Latrofa invece, laureato in ingegneria civile e responsabile regionale del Dipartimento Grandi Infrastrutture e Riqualficazione Urbana del partito Fratelli d'Italia, è vice sindaco di Pisa. Dal suo curriculum vitae - si legge della nomina da parte del ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, tra gli esperti della commissione per la Valutazione di impatto ambientale del Ponte sullo Stretto, della delega alla navigabilità dell'Arno, della solida esperienza nell'amministrazione pubblica e nei lavori pubblici - non risulta essere in possesso di una "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale" come richiesto dalla normativa vigente per essere nominato presidente di una AdSP. «Queste cose non possono passare - ha

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

immaginare una serie di contenziosi identici per altri porti, a partire ad esempio proprio da Taranto e Palermo, con l'intero sistema AdSP sotto accusa e freni diffusi. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Marietta Tidei: «Porto di Civitavecchia, non si giochi col futuro di un territorio»

redazione web CIVITAVECCHIA - «La nomina del nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale non può essere trattata come una semplice formalità né come una casella da riempire. Siamo di fronte a una decisione cruciale che riguarda una delle infrastrutture strategiche non solo del Lazio, ma dell'intero sistema portuale italiano». Lo dichiara Marietta Tidei, capogruppo di Italia Viva al Consiglio regionale del Lazio. «Il porto di Civitavecchia sarà chiamato nei prossimi anni ad affrontare sfide decisive: dal phase-out del carbone alla piena attuazione della Zona Logistica Semplificata, passando per nuovi investimenti e lo sviluppo del traffico commerciale. È evidente che per guidare una transizione così importante servano competenze solide, visione strategica e una profonda conoscenza del settore. Non possiamo accettare - prosegue Tidei - che un incarico tanto delicato venga affidato a chi non ha l'esperienza necessaria. Al di là dei requisiti minimi di legge - che auspichiamo siano stati verificati con rigore - il curriculum della persona indicata desta perplessità e non appare all'altezza del compito. Non basta l'appartenenza politica, né il rapporto con una corrente interna di un partito per giustificare una nomina di tale rilevanza». Secondo Marietta Tidei, il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca, «ha una responsabilità fondamentale in questa scelta: non può voltarsi dall'altra parte mentre si decide il destino di un'infrastruttura che può e deve diventare un volano di sviluppo per tutto il territorio regionale. Non c'è convegno - ha ricordato - nel quale non venga sottolineata la centralità dei porti nelle dinamiche di crescita regionale. Se a questa centralità si crede sul serio è necessario che a guidare i porti del Lazio si chiamino un fuoriclasse. Ricordiamo - conclude Tidei - che il MIMIT ha recentemente registrato l'interesse di ben 28 operatori su Civitavecchia. È un segnale forte, che testimonia la volontà di investire, costruire e far crescere il territorio. Ma questo potenziale rischia di andare sprecato senza una guida competente e autorevole. No a nomine improvvisate. No alla logica delle spartizioni. Sì alla competenza, alla serietà e al futuro dei porti del Lazio».



redazione web CIVITAVECCHIA - «La nomina del nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale non può essere trattata come una semplice formalità né come una casella da riempire. Siamo di fronte a una decisione cruciale che riguarda una delle infrastrutture strategiche non solo del Lazio, ma dell'intero sistema portuale italiano». Lo dichiara Marietta Tidei, capogruppo di Italia Viva al Consiglio regionale del Lazio. «Il porto di Civitavecchia sarà chiamato nei prossimi anni ad affrontare sfide decisive: dal phase-out del carbone alla piena attuazione della Zona Logistica Semplificata, passando per nuovi investimenti e lo sviluppo del traffico commerciale. È evidente che per guidare una transizione così importante servano competenze solide, visione strategica e una profonda conoscenza del settore. Non possiamo accettare - prosegue Tidei - che un incarico tanto delicato venga affidato a chi non ha l'esperienza necessaria. Al di là dei requisiti minimi di legge - che auspichiamo siano stati verificati con rigore - il curriculum della persona indicata desta perplessità e non appare all'altezza del compito. Non basta l'appartenenza politica, né il rapporto con una corrente interna di un partito per giustificare una nomina di tale rilevanza». Secondo Marietta Tidei, il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca, «ha una responsabilità fondamentale in questa scelta: non può voltarsi dall'altra parte mentre si decide il destino di un'infrastruttura che può e deve diventare un volano di sviluppo per tutto il territorio regionale. Non c'è convegno - ha ricordato - nel quale non venga sottolineata la centralità dei porti nelle dinamiche di crescita regionale. Se a questa centralità si crede sul serio è necessario che a guidare i porti del Lazio si chiamino un fuoriclasse. Ricordiamo - conclude Tidei - che il MIMIT ha recentemente registrato l'interesse di ben 28 operatori su Civitavecchia. È un segnale forte, che testimonia la volontà di investire, costruire e far crescere il

Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Sardegna senza pensieri con Grimaldi Lines

Sulla tratta **Civitavecchia**-Olbia alla scoperta di un'isola antichissima. Per raggiungere un'isola antichissima, emersa dalle acque 600 milioni di anni fa, non c'è nulla di meglio di una rilassante traversata del Mediterraneo. Il viaggio via mare è infatti metafora della vita e racchiude in sé il significato più profondo della connessione con la natura, della scoperta e dell'avventura. Verso la Sardegna navigano tutte le navi di punta della flotta Grimaldi Lines, che offrono ai passeggeri i loro ampi spazi interni ed esterni, la calorosa accoglienza degli equipaggi e la possibilità di viaggiare con l'auto e con comodi orari di partenza e arrivo, perfettamente in linea con i tempi del check-in e del check-out previsti dalle strutture ricettive dell'isola: sono quindi la scelta perfetta per partire con il proprio veicolo al seguito ed esplorare le spiagge famose in tutto il mondo e i panorami mozzafiato che quest'angolo di Mediterraneo riserva ai suoi visitatori. Tra i sette collegamenti marittimi offerti da Grimaldi Lines per raggiungere l'isola al centro del Mare Nostrum, spicca la linea **Civitavecchia**-Olbia e viceversa, operativa da giugno a settembre con frequenza giornaliera. La tratta, pensata per le esigenze del mercato dal Centro e Sud Italia, è da sempre apprezzata anche dall'utenza del Nord Italia, che con l'auto può raggiungere facilmente il grande porto laziale, accorciando in modo significativo i tempi della traversata. Grimaldi Lines viaggia infatti tra **Civitavecchia** e Olbia in sole 7 ore di navigazione, con comode partenze serali all'andata e diurne al ritorno. Ad accogliere i passeggeri su questa tratta è l'elegante Cruise Bonaria: dopo aver parcheggiato l'auto o la moto nel garage di bordo ed essersi sistemati nella cabina o nella suite riservata, non resterà che scoprire l'affascinante microcosmo della nave, con il ristorante à la carte che offre menu firmati dallo chef di bordo, il self-service prediletto dalle famiglie e dai gruppi di amici in vacanza, la piscina e il pool snack-bar, dove si respira aria di vacanza. I più piccoli troveranno il loro posto del cuore nell'area giochi attrezzata con scivoli, casette e tutto quanto necessario al loro divertimento. Nelle ore pomeridiane e serali i saloni della nave risuoneranno delle note del piano bar con musica live, fino a quando gli ospiti potranno trasferirsi nella discoteca di bordo che resterà aperta fino a notte fonda. A bordo di Cruise Bonaria e di tutte le altre navi della flotta Grimaldi, gli amici a quattro zampe sono sempre i benvenuti. A loro è riservato lo speciale Pet in Cabin, servizio di bordo grazie al quale gli animali domestici possono godersi la traversata del Mediterraneo, soggiornando in cabina insieme alla loro famiglia. Condividi Tag grimaldi Articoli correlati.



Informazioni Marittime
Sardegna senza pensieri con Grimaldi Lines
07/01/2025 17:20

Sulla tratta Civitavecchia-Olbia alla scoperta di un'isola antichissima. Per raggiungere un'isola antichissima, emersa dalle acque 600 milioni di anni fa, non c'è nulla di meglio di una rilassante traversata del Mediterraneo. Il viaggio via mare è infatti metafora della vita e racchiude in sé il significato più profondo della connessione con la natura, della scoperta e dell'avventura. Verso la Sardegna navigano tutte le navi di punta della flotta Grimaldi Lines, che offrono ai passeggeri i loro ampi spazi interni ed esterni, la calorosa accoglienza degli equipaggi e la possibilità di viaggiare con l'auto e con comodi orari di partenza e arrivo, perfettamente in linea con i tempi del check-in e del check-out previsti dalle strutture ricettive dell'isola: sono quindi la scelta perfetta per partire con il proprio veicolo al seguito ed esplorare le spiagge famose in tutto il mondo e i panorami mozzafiato che quest'angolo di Mediterraneo riserva ai suoi visitatori. Tra i sette collegamenti marittimi offerti da Grimaldi Lines per raggiungere l'isola al centro del Mare Nostrum, spicca la linea Civitavecchia-Olbia e viceversa, operativa da giugno a settembre con frequenza giornaliera. La tratta, pensata per le esigenze del mercato dal Centro e Sud Italia, è da sempre apprezzata anche dall'utenza del Nord Italia, che con l'auto può raggiungere facilmente il grande porto laziale, accorciando in modo significativo i tempi della traversata. Grimaldi Lines viaggia infatti tra Civitavecchia e Olbia in sole 7 ore di navigazione, con comode partenze serali all'andata e diurne al ritorno. Ad accogliere i passeggeri su questa tratta è l'elegante Cruise Bonaria: dopo aver parcheggiato l'auto o la moto nel garage di bordo ed essersi sistemati nella cabina o nella suite riservata, non resterà che scoprire l'affascinante microcosmo della nave, con il ristorante à la carte che offre menu firmati dallo chef di bordo, il self-service prediletto dalle famiglie e dai gruppi di amici in vacanza, la piscina e il pool snack-bar, dove si respira aria di vacanza. I più piccoli troveranno il loro posto del cuore nell'area giochi attrezzata con scivoli,

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp, possibili ricorsi all'orizzonte

CIVITAVECCHIA - È polemica sulle nomine dei nuovi presidenti delle **Autorità di Sistema Portuale (Adsp)** - e Civitavecchia non fa certo eccezione - con la Federazione Europea dei Manager dei Trasporti (Fict) pronta a fare ricorso al Tar dopo la proposta del Mit ricaduta sulla nomina del vicesindaco di Pisa Raffaele Latrofa. Nel mirino, nomi inattesi, profili ritenuti "fuori requisiti", tempi politicamente sospetti e ritardi su un processo che avrebbe dovuto garantire trasparenza ed esperienza specialistica. La Fict guidata da Carlo Mearelli (ex presidente Assologistica), ha annunciato infatti ricorsi presso i tribunali amministrativi: secondo un suo staff legale, alcuni designati mancherebbero di "conoscenza ed esperienza in materia **portuale**" come previsto dalla legge. E non è solo Civitavecchia ad essere citata, ma anche ad esempio Taranto dove la proposta di nomina è ricaduta su Giovanni Gugliotti. Virale la sua audizione in Commissione Trasporti alla Camera, dove il professionista aveva anche ricordato di essere in possesso di una patente nautica, proprio a conferma della sua conoscenza marittima e del diritto della navigazione. Latrofa invece, laureato in ingegneria civile e responsabile regionale del Dipartimento Grandi Infrastrutture e Riqualficazione Urbana del partito Fratelli d'Italia, è vice sindaco di Pisa. Dal suo curriculum vitae - si legge della nomina da parte del ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, tra gli esperti della commissione per la Valutazione di impatto ambientale del Ponte sullo Stretto, della delega alla navigabilità dell'Arno, della solida esperienza nell'amministrazione pubblica e nei lavori pubblici - non risulta essere in possesso di una "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e **portuale**" come richiesto dalla normativa vigente per essere nominato presidente di una **AdSP**. «Queste cose non possono passare - ha detto quindi Mearelli - c'è un tema di dignità professionale e di interesse nazionale. Ci rivolgiamo al Tar, al Consiglio di Stato e se serve anche all'Europa. I porti sono asset strategici non soltanto per l'Italia ma per tutto il **sistema** dell'Unione. Osserviamo - conclude Mearelli - che sulle nomine delle **Autorità di sistema portuale** c'è una mancanza di attenzione ai requisiti che impone la legge». Civitavecchia è il primo porto crocieristico in Italia con i suoi oltre 3 milioni di passeggeri, il secondo in Europa con un testa a testa con Barcellona ed il quinto nel mondo. Un ruolo conquistato sul campo negli anni. Uno stop dovuto ai ricorsi e una impasse nelle nomine potrebbe mettere a rischio traffici, investimenti e progetti futuri. La situazione rischia di restare congelata se venissero presentati questi ricorsi. E la partita non è solo locale. Se davvero la nomina verrà impugnata, non è difficile immaginare una serie di contenziosi identici per altri porti, a partire ad esempio proprio da Taranto e Palermo, con l'intero **sistema AdSP** sotto accusa e freni diffusi. ©RIPRODUZIONE



CIVITAVECCHIA - È polemica sulle nomine dei nuovi presidenti delle Autorità di Sistema Portuale (Adsp) - e Civitavecchia non fa certo eccezione - con la Federazione Europea dei Manager dei Trasporti (Fict) pronta a fare ricorso al Tar dopo la proposta del Mit ricaduta sulla nomina del vicesindaco di Pisa Raffaele Latrofa. Nel mirino, nomi inattesi, profili ritenuti "fuori requisiti", tempi politicamente sospetti e ritardi su un processo che avrebbe dovuto garantire trasparenza ed esperienza specialistica. La Fict guidata da Carlo Mearelli (ex presidente Assologistica), ha annunciato infatti ricorsi presso i tribunali amministrativi: secondo un suo staff legale, alcuni designati mancherebbero di "conoscenza ed esperienza in materia portuale" come previsto dalla legge. E non è solo Civitavecchia ad essere citata, ma anche ad esempio Taranto dove la proposta di nomina è ricaduta su Giovanni Gugliotti. Virale la sua audizione in Commissione Trasporti alla Camera, dove il professionista aveva anche ricordato di essere in possesso di una patente nautica, proprio a conferma della sua conoscenza marittima e del diritto della navigazione. Latrofa invece, laureato in ingegneria civile e responsabile regionale del Dipartimento Grandi Infrastrutture e Riqualficazione Urbana del partito Fratelli d'Italia, è vice sindaco di Pisa. Dal suo curriculum vitae - si legge della nomina da parte del ministro dell'Ambiente, Gilberto Pichetto Fratin, tra gli esperti della commissione per la Valutazione di impatto ambientale del Ponte sullo Stretto, della delega alla navigabilità dell'Arno, della solida esperienza nell'amministrazione pubblica e nei lavori pubblici - non risulta essere in possesso di una "comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale" come richiesto dalla normativa vigente per essere nominato presidente di una AdSP. «Queste cose non possono passare - ha detto quindi Mearelli - c'è un tema di dignità professionale e di interesse nazionale. Ci rivolgiamo al Tar, al Consiglio di Stato e se serve anche all'Europa. I porti sono

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

RISERVATA Commenti.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Marietta Tidei: «Porto di Civitavecchia, non si giochi col futuro di un territorio»

CIVITAVECCHIA - «La nomina del nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale non può essere trattata come una semplice formalità né come una casella da riempire. Siamo di fronte a una decisione cruciale che riguarda una delle infrastrutture strategiche non solo del Lazio, ma dell'intero sistema portuale italiano». Lo dichiara Marietta Tidei, capogruppo di Italia Viva al Consiglio regionale del Lazio. «Il porto di Civitavecchia sarà chiamato nei prossimi anni ad affrontare sfide decisive: dal phase-out del carbone alla piena attuazione della Zona Logistica Semplificata, passando per nuovi investimenti e lo sviluppo del traffico commerciale. È evidente che per guidare una transizione così importante servano competenze solide, visione strategica e una profonda conoscenza del settore. Non possiamo accettare - prosegue Tidei - che un incarico tanto delicato venga affidato a chi non ha l'esperienza necessaria. Al di là dei requisiti minimi di legge - che auspichiamo siano stati verificati con rigore - il curriculum della persona indicata desta perplessità e non appare all'altezza del compito. Non basta l'appartenenza politica, né il rapporto con una corrente interna di un partito per giustificare una nomina di tale rilevanza». Secondo Marietta Tidei, il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca, «ha una responsabilità fondamentale in questa scelta: non può voltarsi dall'altra parte mentre si decide il destino di un'infrastruttura che può e deve diventare un volano di sviluppo per tutto il territorio regionale. Non c'è convegno - ha ricordato - nel quale non venga sottolineata la centralità dei porti nelle dinamiche di crescita regionale. Se a questa centralità si crede sul serio è necessario che a guidare i porti del Lazio si chiami un fuoriclasse. Ricordiamo - conclude Tidei - che il MIMIT ha recentemente registrato l'interesse di ben 28 operatori su Civitavecchia. È un segnale forte, che testimonia la volontà di investire, costruire e far crescere il territorio. Ma questo potenziale rischia di andare sprecato senza una guida competente e autorevole. No a nomine improvvisate. No alla logica delle spartizioni. Sì alla competenza, alla serietà e al futuro dei porti del Lazio». Commenti.



La Provincia di Civitavecchia
 Marietta Tidei: «Porto di Civitavecchia, non si giochi col futuro di un territorio»
 07/01/2025 15:10
 CIVITAVECCHIA - «La nomina del nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale non può essere trattata come una semplice formalità né come una casella da riempire. Siamo di fronte a una decisione cruciale che riguarda una delle infrastrutture strategiche non solo del Lazio, ma dell'intero sistema portuale italiano». Lo dichiara Marietta Tidei, capogruppo di Italia Viva al Consiglio regionale del Lazio. «Il porto di Civitavecchia sarà chiamato nei prossimi anni ad affrontare sfide decisive: dal phase-out del carbone alla piena attuazione della Zona Logistica Semplificata, passando per nuovi investimenti e lo sviluppo del traffico commerciale. È evidente che per guidare una transizione così importante servano competenze solide, visione strategica e una profonda conoscenza del settore. Non possiamo accettare - prosegue Tidei - che un incarico tanto delicato venga affidato a chi non ha l'esperienza necessaria. Al di là dei requisiti minimi di legge - che auspichiamo siano stati verificati con rigore - il curriculum della persona indicata desta perplessità e non appare all'altezza del compito. Non basta l'appartenenza politica, né il rapporto con una corrente interna di un partito per giustificare una nomina di tale rilevanza». Secondo Marietta Tidei, il presidente della Regione Lazio, Francesco Rocca, «ha una responsabilità fondamentale in questa scelta: non può voltarsi dall'altra parte mentre si decide il destino di un'infrastruttura che può e deve diventare un volano di sviluppo per tutto il territorio regionale. Non c'è convegno - ha ricordato - nel quale non venga sottolineata la centralità dei porti nelle dinamiche di crescita regionale. Se a questa centralità si crede sul serio è necessario che a guidare i porti del Lazio si chiami un fuoriclasse. Ricordiamo - conclude Tidei - che il MIMIT ha recentemente registrato l'interesse di ben 28 operatori su Civitavecchia. È un segnale forte, che testimonia la volontà di investire, costruire e far crescere il

Shipping Italy

Napoli

La digitalizzazione del libretto di navigazione sottoposta al Mit

Politica&Associazioni In occasione del VII convegno, presentato l'applicativo elaborato dal Comitato sul lavoro marittimo di REDAZIONE SHIPPING ITALY "In questi giorni abbiamo presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un applicativo in fase di sperimentazione che unisce i vantaggi del cloud, con una gestione smart delle operazioni normali quali l'imbarco, lo sbarco e i dati, garantendo la riservatezza del marittimo. Il progetto pilota, dal punto di vista informatico, verrà eseguito a Procida in collaborazione con la Capitaneria di **Porto di Napoli**, quindi in un ambito locale, per poi diventare esecutivo in tutta Italia". Lo ha dichiarato il comandante Fabio Pagano, fondatore e presidente del Comitato del Lavoro Marittimo riunitosi a Procida nei giorni scorsi per il VII Convegno sul lavoro marittimo. "Prima di questo è necessario intercettare i giovani e anche ai meno giovani della professione marittima: un obiettivo importante soprattutto per rilanciare un settore strategico che ha bisogno di nuove competenze e di un ricambio generazionale. È necessario incentivare le nuove generazioni a intraprendere la carriera marittima, mostrando loro le possibilità di crescita personale e professionale offerte dal settore" ha aggiunto Pagano. "Lo scopo era dare un taglio diverso e più pratico al convegno, un momento utile e pragmatico di confronto per dare risultati concreti, in cui emergono punti di sintesi comuni, a livello normativo, regolatorio, digitale. L'onda - scelta come titolo del convegno e dei panel - dà l'idea dell'evoluzione che sta coinvolgendo il nostro settore in continuo mutamento" ha dichiarato l'avvocato marittimista Luca Brandimarte, moderatore e fra gli organizzatori del convegno. La VII edizione ha puntato i riflettori su orientamento, formazione e recupero competenze (compreso il tema degli esami professionali), digitalizzazione del libretto di navigazione, voto dei marittimi, portualità, sostenibilità e isole minori. Ricca la partecipazione di alti funzionari ministeriali e personalità istituzionali. "Siamo pronti a raccogliere e vincere la sfida della digitalizzazione e semplificazione di documenti come il libretto di navigazione, c'è piena disponibilità da parte del Dipartimento e del Sottosegretario Alessio Butti. Il libretto è un documento d'identità per la Gente di Mare, il Ministero del Mare deve svolgere un ruolo di raccordo con lo stesso Dipartimento per la Trasformazione Digitale e gli altri Ministeri. Risposte concrete saranno presenti anche nel Decreto Legge Infrastrutture attualmente in discussione in Parlamento" ha detto Salvatore Deidda, presidente della nona commissione della Camera. "Ogni innovazione ha ricadute concrete sulla vita e sul lavoro dei marittimi. Oggi un marittimo deve acquisire nuove competenze, che impongono una riflessione importante verso la transizione, con particolare attenzione alla formazione marittima" ha aggiunto in videomessaggio, Tullio Ferrante, sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Pierpaolo Ribuffo,



Politica&Associazioni In occasione del VII convegno, presentato l'applicativo elaborato dal Comitato sul lavoro marittimo di REDAZIONE SHIPPING ITALY "In questi giorni abbiamo presentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un applicativo in fase di sperimentazione che unisce i vantaggi del cloud, con una gestione smart delle operazioni normali quali l'imbarco, lo sbarco e i dati, garantendo la riservatezza del marittimo. Il progetto pilota, dal punto di vista informatico, verrà eseguito a Procida in collaborazione con la Capitaneria di Porto di Napoli, quindi in un ambito locale, per poi diventare esecutivo in tutta Italia". Lo ha dichiarato il comandante Fabio Pagano, fondatore e presidente del Comitato del Lavoro Marittimo riunitosi a Procida nei giorni scorsi per il VII Convegno sul lavoro marittimo. "Prima di questo è necessario intercettare i giovani e anche ai meno giovani della professione marittima: un obiettivo importante soprattutto per rilanciare un settore strategico che ha bisogno di nuove competenze e di un ricambio generazionale. È necessario incentivare le nuove generazioni a intraprendere la carriera marittima, mostrando loro le possibilità di crescita personale e professionale offerte dal settore" ha aggiunto Pagano. "Lo scopo era dare un taglio diverso e più pratico al convegno, un momento utile e pragmatico di confronto per dare risultati concreti, in cui emergono punti di sintesi comuni, a livello normativo, regolatorio, digitale. L'onda - scelta come titolo del convegno e dei panel - dà l'idea dell'evoluzione che sta coinvolgendo il nostro settore in continuo mutamento" ha dichiarato l'avvocato marittimista Luca Brandimarte, moderatore e fra gli organizzatori del convegno. La VII edizione ha puntato i riflettori su orientamento, formazione e recupero competenze (compreso il tema degli esami professionali), digitalizzazione del libretto di navigazione, voto dei marittimi, portualità, sostenibilità e isole minori. Ricca la partecipazione di alti funzionari ministeriali e personalità istituzionali. "Siamo pronti a raccogliere e vincere la sfida della digitalizzazione e semplificazione di documenti come il libretto di navigazione, c'è piena disponibilità da parte del Dipartimento e del Sottosegretario Alessio Butti. Il libretto è un documento d'identità per la Gente di Mare, il Ministero del Mare deve svolgere un ruolo di raccordo con lo stesso Dipartimento per la Trasformazione Digitale e gli altri Ministeri. Risposte concrete saranno presenti anche nel Decreto Legge Infrastrutture attualmente in discussione in Parlamento" ha detto Salvatore Deidda, presidente della nona commissione della Camera. "Ogni innovazione ha ricadute concrete sulla vita e sul lavoro dei marittimi. Oggi un marittimo deve acquisire nuove competenze, che impongono una riflessione importante verso la transizione, con particolare attenzione alla formazione marittima" ha aggiunto in videomessaggio, Tullio Ferrante, sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Pierpaolo Ribuffo,

Shipping Italy

Napoli

Capo del Dipartimento per le Politiche del mare, ha fatto il punto sulla prima stesura e annunciato la seconda del Piano del Mare: "Un documento unico nel suo genere, di valenza strategica, composto da 16 direttrici che rappresentano gli ambiti su cui si articola l'azione del Piano, che vanno dagli spazi marittimi alle attività economiche, dalla tutela dell'ambiente marino alla cooperazione internazionale. La prima versione 2023 - 2025 è stata resa possibile solo grazie dall'ascolto di tutti gli attori, e ci avviciniamo ad un aggiornamento del Piano secondo tre criteri: innovazione nelle norme che devono essere in grado di affrontare le sfide dinamiche; agilità nel superamento di una burocrazia talvolta eccessiva; sinergia nella capacità di fare sistema. Sul tavolo, diverse le questioni importanti che daranno risposte concrete per l'intero cluster marittimo: un disegno di legge sulla dimensione subacquea, un disegno di legge per valorizzare la risorsa mare, norme sulle isole minori, la riforma dei porti in gestazione al Mit, le attività che riguardano la portualità turistica e la disciplina dei dragaggi, che rendono competitivi i nostri porti nell'Unione Europea".

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.

Agenparl

Taranto

Agenzia regionale 822.25 Emiliano Triggiani_riunione su discussione ipotesi accordo di programma ex ILVA

(AGENPARL) - Tue 01 July 2025 EX ILVA, EMILIANO CONVOCA INCONTRO CON ISTITUZIONI E PARTI SOCIALI PER VALUTARE LE PROPOSTE DEL GOVERNO: "REGIONE PUGLIA PRONTA A COLLABORARE, MA SERVONO GARANZIE PER LA COMUNITA' LOCALE" Il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, ha convocato questa mattina, nel padiglione 152 della Fiera del Levante di Bari, una riunione con i rappresentanti istituzionali, le parti sociali e le associazioni interessate, per valutare le proposte del Governo sull'acciaiera ex Ilva di Taranto. Al termine della riunione, il presidente Emiliano ha dichiarato: "Tutti gli enti locali coinvolti si sono dichiarati favorevoli alla firma dell'accordo di programma, con la condizione che siano garantite le prerogative della comunità locale. Sul tema del rigassificatore, ad esempio, sarà necessario discutere in modo approfondito sia sull'opportunità dell'opera, sia sulla sua collocazione, per garantire i più alti standard di sicurezza ed evitare qualsiasi rischio di incidente rilevante". "Anche per quanto riguarda l'impianto di desalinizzazione, non è affatto scontato che la salamoia debba essere riversata in mare. È possibile

pensare a soluzioni alternative: stoccaggio, riutilizzo, o persino valorizzazione attraverso attività economiche collaterali. Proponremo che l'ospedale Santissima Annunziata, anche nella parte che sarà dismessa, mantenga il pronto soccorso, soprattutto alla luce del contesto industriale e dei dati epidemiologici. Chiederemo che venga trasformato in un istituto di ricerca dedicato alle patologie correlate all'attività industriale. Inoltre, è necessario prevedere strumenti efficaci per la gestione degli esuberanti, in modo da evitare qualsiasi contraccolpo occupazionale. Anche nella massima ipotesi produttiva, i tre forni a ciclo integrale non supererebbero le 4,2 milioni di tonnellate. Ciò significa che la richiesta di AIA per 6 milioni appare sovradimensionata e ritarderebbe la decarbonizzazione fino al 2039. Noi proponiamo un approccio più razionale, con obiettivi produttivi meno ambiziosi, che permetterebbero di completare la decarbonizzazione entro sei anni. "Siamo tutti consapevoli - ha proseguito il presidente Emiliano - della necessità di chiudere questa fase prima della pausa estiva. Nessuno potrà dire che la Puglia non vuole collaborare. Ma non firmeremo un accordo che non tuteli la salute, l'ambiente e il lavoro. E non ci faremo condizionare da emergenze costruite ad arte: anche qualora il Tribunale di Milano dovesse emettere una sentenza, questa non sarebbe né definitiva né immediatamente esecutiva. Ad oggi, l'investitore ancora non c'è, e tutti i soggetti coinvolti chiedono al Governo di valutare anche la possibilità che, in assenza di un investitore privato, si proceda temporaneamente alla nazionalizzazione dello stabilimento. Se rientrasse nelle strategie collegate all'aumento della spesa militare - già prevista al 5% - la fabbrica potrebbe beneficiare di deroghe alle norme europee sugli aiuti di Stato, permettendo allo Stato di sostenerla anche con bilanci in perdita nella fase iniziale.



07/01/2025 15:07

(AGENPARL) - Tue 01 July 2025 EX ILVA, EMILIANO CONVOCA INCONTRO CON ISTITUZIONI E PARTI SOCIALI PER VALUTARE LE PROPOSTE DEL GOVERNO: "REGIONE PUGLIA PRONTA A COLLABORARE, MA SERVONO GARANZIE PER LA COMUNITA' LOCALE" Il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, ha convocato questa mattina, nel padiglione 152 della Fiera del Levante di Bari, una riunione con i rappresentanti istituzionali, le parti sociali e le associazioni interessate, per valutare le proposte del Governo sull'acciaiera ex Ilva di Taranto. Al termine della riunione, il presidente Emiliano ha dichiarato: "Tutti gli enti locali coinvolti si sono dichiarati favorevoli alla firma dell'accordo di programma, con la condizione che siano garantite le prerogative della comunità locale. Sul tema del rigassificatore, ad esempio, sarà necessario discutere in modo approfondito sia sull'opportunità dell'opera, sia sulla sua collocazione, per garantire i più alti standard di sicurezza ed evitare qualsiasi rischio di incidente rilevante". "Anche per quanto riguarda l'impianto di desalinizzazione, non è affatto scontato che la salamoia debba essere riversata in mare. È possibile pensare a soluzioni alternative: stoccaggio, riutilizzo, o persino valorizzazione attraverso attività economiche collaterali. Proponremo che l'ospedale Santissima Annunziata, anche nella parte che sarà dismessa, mantenga il pronto soccorso, soprattutto alla luce del contesto industriale e dei dati epidemiologici. Chiederemo che venga trasformato in un istituto di ricerca dedicato alle patologie correlate all'attività industriale. Inoltre, è necessario prevedere strumenti efficaci per la gestione degli esuberanti, in modo da evitare qualsiasi contraccolpo occupazionale. Anche nella massima ipotesi produttiva, i tre forni a ciclo integrale non supererebbero le 4,2 milioni di tonnellate. Ciò significa che la richiesta di AIA per 6 milioni appare sovradimensionata e ritarderebbe la decarbonizzazione fino al 2039. Noi proponiamo un approccio più razionale, con obiettivi produttivi meno ambiziosi, che permetterebbero di completare la decarbonizzazione entro sei anni. "Siamo tutti consapevoli - ha proseguito il presidente Emiliano - della necessità di chiudere questa fase prima della pausa estiva. Nessuno potrà dire che la Puglia non vuole collaborare. Ma non firmeremo un accordo che non tuteli la salute, l'ambiente e il lavoro. E non ci faremo condizionare da emergenze costruite ad arte: anche qualora il Tribunale di Milano dovesse emettere una sentenza, questa non sarebbe né definitiva né immediatamente esecutiva. Ad oggi, l'investitore ancora non c'è, e tutti i soggetti coinvolti chiedono al Governo di valutare anche la possibilità che, in assenza di un investitore privato, si proceda temporaneamente alla

Agenparl

Taranto

Questo garantirebbe una trattativa più solida sul mercato, una volta che l'impianto sarà ammodernato e pienamente operativo. Un rigassificatore attraccato al porto di Taranto - ha concluso Emiliano - rappresenterebbe un colpo durissimo per il porto stesso. Se proprio dovesse essere realizzato, non potrà essere ormeggiato in porto, ma dovrà essere posizionato al largo, come accade a Ravenna. In ogni caso, nella fase iniziale, potrebbe essere sufficiente il gas disponibile a terra, già fornito da Snam e Tap". "Una giornata positiva e lo dico come assessora all'Ambiente e alle Crisi industriali - fa sapere Serena Triggiani -. E' emerso, come ci aspettavamo, un'unione di intenti e di obiettivi da parte di tutti gli attori istituzionali al tavolo, sapientemente guidato dal presidente Emiliano. E' auspicabile, dunque, un accordo di programma, ma con tutte le garanzie del caso, che tuteli ambiente e occupazione tenendo conto, altresì, delle istanze che vengono giustamente dal territorio, dai sindacati e dalle organizzazioni datoriali, preziosa memoria storica di una crisi che dura anni, e che assolutamente Regione Puglia intende fare proprie, per poi sottoporle al ministro. Come assessora che segue le crisi industriali, insieme alla task force regionale Occupazione, ritengo, come condiviso, sia importante e utile rendere questo tavolo permanente, proprio per l'importanza assoluta che detiene il futuro dell'ex Ilva per Taranto e per tutta la Puglia e che abbraccia tante tematiche vitali per le quali come Regione ci siamo sempre battuti, tutelando l'occupazione e spingendo fortemente per il processo di decarbonizzazione, soluzione vitale per l'ambiente e per il futuro del nuovo impianto". 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.

Puglia Live

Taranto

EX ILVA, EMILIANO CONVOCA INCONTRO CON ISTITUZIONI E PARTI SOCIALI PER VALUTARE LE PROPOSTE DEL GOVERNO

"REGIONE PUGLIA PRONTA A COLLABORARE, MA SERVONO GARANZIE PER LA COMUNITA' LOCALE" Il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, ha convocato questa mattina, nel padiglione 152 della Fiera del Levante di Bari, una riunione con i rappresentanti istituzionali, le parti sociali e le associazioni interessate, per valutare le proposte del Governo sull'acciaiera ex Ilva di Taranto. Al termine della riunione, il presidente Emiliano ha dichiarato: "Tutti gli enti locali coinvolti si sono dichiarati favorevoli alla firma dell'accordo di programma, con la condizione che siano garantite le prerogative della comunità locale. Sul tema del rigassificatore, ad esempio, sarà necessario discutere in modo approfondito sia sull'opportunità dell'opera, sia sulla sua collocazione, per garantire i più alti standard di sicurezza ed evitare qualsiasi rischio di incidente rilevante". "Anche per quanto riguarda l'impianto di desalinizzazione, non è affatto scontato che la salamoia debba essere riversata in mare. È possibile pensare a soluzioni alternative: stoccaggio, riutilizzo, o persino valorizzazione attraverso attività economiche collaterali. Proporremo che l'ospedale Santissima Annunziata, anche nella parte che sarà dismessa, mantenga il pronto soccorso, soprattutto alla luce del contesto industriale e dei dati epidemiologici. Chiederemo che venga trasformato in un istituto di ricerca dedicato alle patologie correlate all'attività industriale. Inoltre, è necessario prevedere strumenti efficaci per la gestione degli esuberanti, in modo da evitare qualsiasi contraccolpo occupazionale. Anche nella massima ipotesi produttiva, i tre forni a ciclo integrale non supererebbero le 4,2 milioni di tonnellate. Ciò significa che la richiesta di AIA per 6 milioni di tonnellate appare sovradimensionata e ritarderebbe la decarbonizzazione fino al 2039. Noi proponiamo un approccio più razionale, con obiettivi produttivi meno ambiziosi, che permetterebbero di completare la decarbonizzazione entro sei anni. "Siamo tutti consapevoli - ha proseguito il presidente Emiliano - della necessità di chiudere questa fase prima della pausa estiva. Nessuno potrà dire che la Puglia non vuole collaborare. Ma non firmeremo un accordo che non tuteli la salute, l'ambiente e il lavoro. E non ci faremo condizionare da emergenze costruite ad arte: anche qualora il Tribunale di Milano dovesse emettere una sentenza, questa non sarebbe né definitiva né immediatamente esecutiva. Ad oggi, l'investitore ancora non c'è, e tutti i soggetti coinvolti chiedono al Governo di valutare anche la possibilità che, in assenza di un investitore privato, si proceda temporaneamente alla nazionalizzazione dello stabilimento. Se rientrasse nelle strategie collegate all'aumento della spesa militare - già prevista al 5% - la fabbrica potrebbe beneficiare di deroghe alle norme europee sugli aiuti di Stato, permettendo allo Stato di sostenerla anche con bilanci in perdita nella fase iniziale. Questo garantirebbe una trattativa più solida sul mercato, una volta che l'impianto sarà ammodernato e pienamente operativo. Un rigassificatore attraccato



07/01/2025 15:25

Eglio Magnani

"REGIONE PUGLIA PRONTA A COLLABORARE, MA SERVONO GARANZIE PER LA COMUNITA' LOCALE" Il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, ha convocato questa mattina, nel padiglione 152 della Fiera del Levante di Bari, una riunione con i rappresentanti istituzionali, le parti sociali e le associazioni interessate, per valutare le proposte del Governo sull'acciaiera ex Ilva di Taranto. Al termine della riunione, il presidente Emiliano ha dichiarato: "Tutti gli enti locali coinvolti si sono dichiarati favorevoli alla firma dell'accordo di programma, con la condizione che siano garantite le prerogative della comunità locale. Sul tema del rigassificatore, ad esempio, sarà necessario discutere in modo approfondito sia sull'opportunità dell'opera, sia sulla sua collocazione, per garantire i più alti standard di sicurezza ed evitare qualsiasi rischio di incidente rilevante". "Anche per quanto riguarda l'impianto di desalinizzazione, non è affatto scontato che la salamoia debba essere riversata in mare. È possibile pensare a soluzioni alternative: stoccaggio, riutilizzo, o persino valorizzazione attraverso attività economiche collaterali. Proporremo che l'ospedale Santissima Annunziata, anche nella parte che sarà dismessa, mantenga il pronto soccorso, soprattutto alla luce del contesto industriale e dei dati epidemiologici. Chiederemo che venga trasformato in un istituto di ricerca dedicato alle patologie correlate all'attività industriale. Inoltre, è necessario prevedere strumenti efficaci per la gestione degli esuberanti, in modo da evitare qualsiasi contraccolpo occupazionale. Anche nella massima ipotesi produttiva, i tre forni a ciclo integrale non supererebbero le 4,2 milioni di tonnellate. Ciò significa che la richiesta di AIA per 6 milioni di tonnellate appare sovradimensionata e ritarderebbe la decarbonizzazione fino al 2039. Noi proponiamo un approccio più razionale, con obiettivi produttivi meno ambiziosi, che permetterebbero di completare la decarbonizzazione entro sei anni. "Siamo tutti

Puglia Live

Taranto

al porto di Taranto - ha concluso Emiliano - rappresenterebbe un colpo durissimo per il porto stesso. Se proprio dovesse essere realizzato, non potrà essere ormeggiato in porto, ma dovrà essere posizionato al largo, come accade a Ravenna. In ogni caso, nella fase iniziale, potrebbe essere sufficiente il gas disponibile a terra, già fornito da Snam e Tap". "Una giornata positiva e lo dico come assessora all'Ambiente e alle Crisi industriali - fa sapere Serena Triggiani -. E' emerso, come ci aspettavamo, un'unione di intenti e di obiettivi da parte di tutti gli attori istituzionali al tavolo, sapientemente guidato dal presidente Emiliano. E' auspicabile, dunque, un accordo di programma, ma con tutte le garanzie del caso, che tuteli ambiente e occupazione tenendo conto, altresì, delle istanze che vengono giustamente dal territorio, dai sindacati e dalle organizzazioni datoriali, preziosa memoria storica di una crisi che dura anni, e che assolutamente Regione Puglia intende fare proprie, per poi sottoporle al ministro. Come assessora che segue le crisi industriali, insieme alla task force regionale Occupazione, ritengo, come condiviso, sia importante e utile rendere questo tavolo permanente, proprio per l'importanza assoluta che detiene il futuro dell'ex Ilva per Taranto e per tutta la Puglia e che abbraccia tante tematiche vitali per le quali come Regione ci siamo sempre battuti, tutelando l'occupazione e spingendo fortemente per il processo di decarbonizzazione, soluzione vitale per l'ambiente e per il futuro del nuovo impianto". [Link dichiarazione Emiliano](#) [Link dichiarazione Triggiani](#).

Island hopping in Sicilia, come 'saltare' da un'isola all'altra con il traghetto a portata di app

Scoprire l'isola attraverso itinerari tra paesaggi mozzafiato, località selvagge o glamour. Senza rinunciare alla comodità di programmare gli spostamenti con un clic. Per chi ama il viaggio 'lento', lontano dalla frenesia e dallo stress, la Sicilia rappresenta da sempre uno dei luoghi più amati. Tradizioni millenarie, cultura e buon cibo fanno dell'Isola uno dei punti di riferimento per i viaggiatori che da tutto il mondo sbarcano sul suo territorio alla ricerca di storia, arte e natura. E poter viaggiare tra paesaggi incantevoli ammirandoli da un punto di vista privilegiato, quello del mare, rende da sempre l'esperienza del viaggio ancor più mozzafiato. Per questo l'Isola e i suoi porti - con oltre 17 milioni di passeggeri complessivi accolti solo nel 2024 - sono diventati sempre più popolari, e non solo in estate, tra i turisti italiani e provenienti dal resto d'Europa, Stati Uniti e Asia, confermandosi meta ideale per gli amanti dell'"island hopping". Island hopping, il 'salto' tra le isole. Letteralmente 'salto tra le isole', l'island hopping è quel modo di viaggiare che consente di esplorare a tappe diverse isole in un'unica vacanza, pianificando con un po' di attenzione gli itinerari tra destinazioni più o meno vicine tra loro ma facilmente raggiungibili con traghetti o, in alcuni casi, aerei. Un tempo prerogativa dei viaggi in Grecia - e considerato quasi un'esclusiva riservata ai viaggiatori più avventurosi e soprattutto organizzati -, l'island hopping è poi diventato man mano un modo di viaggiare consolidato e accessibile a tutti, anche grazie alle nuove tecnologie. Isole e traghetti, gli itinerari da scoprire in Sicilia. Va da sé che la Sicilia e le sue isole minori - le Egadi tra Favignana, Levanzo e Marettimo e le Eolie con Lipari, Stromboli, Vulcano e Panarea -, sono la destinazione ideale per chi è alla ricerca di un'esperienza di viaggio immersiva come l'island hopping, e cioè che valorizzi la scoperta lenta e consapevole della cultura territoriale, prediligendo gli spostamenti via mare. Sono diverse le combinazioni di itinerari per scoprire le meraviglie delle isole siciliane, tratte ideali per ogni tipo di esperienza con partenze in traghetto da Milazzo o Trapani. Partendo da Milazzo, ad esempio, si può raggiungere Lipari, cuore pulsante dell'arcipelago, perfetto per chi cerca mondanità e vita notturna, insieme a Panarea, meta esclusiva e glamour. Chi desidera immergersi nella natura può poi proseguire verso Stromboli, con il suo vulcano attivo che regala emozioni uniche. Per chi cerca contemplazione e paesaggi incontaminati, Filicudi offre una dimensione di quiete, mentre Alicudi è la scelta ideale per chi vuole vivere un'esperienza ascetica e ritornare indietro nel tempo. Infine, Salina è perfetta per chi ama il calore contemporaneo unito a tradizioni autentiche. Dal **porto** di Trapani, moderno e centrale, si parte per le Egadi. Favignana è l'isola più vivace e mondana, ideale per chi cerca divertimento e spiagge splendide. Levanzo è più piccola e tranquilla, perfetta per chi desidera relax e un mare cristallino.



07/01/2025 17:43

Scoprire l'isola attraverso itinerari tra paesaggi mozzafiato, località selvagge o glamour. Senza rinunciare alla comodità di programmare gli spostamenti con un clic. Per chi ama il viaggio 'lento', lontano dalla frenesia e dallo stress, la Sicilia rappresenta da sempre uno dei luoghi più amati. Tradizioni millenarie, cultura e buon cibo fanno dell'Isola uno dei punti di riferimento per i viaggiatori che da tutto il mondo sbarcano sul suo territorio alla ricerca di storia, arte e natura. E poter viaggiare tra paesaggi incantevoli ammirandoli da un punto di vista privilegiato, quello del mare, rende da sempre l'esperienza del viaggio ancor più mozzafiato. Per questo l'Isola e i suoi porti - con oltre 17 milioni di passeggeri complessivi accolti solo nel 2024 - sono diventati sempre più popolari, e non solo in estate, tra i turisti italiani e provenienti dal resto d'Europa, Stati Uniti e Asia, confermandosi meta ideale per gli amanti dell'"island hopping". Island hopping, il 'salto' tra le isole. Letteralmente 'salto tra le isole', l'island hopping è quel modo di viaggiare che consente di esplorare a tappe diverse isole in un'unica vacanza, pianificando con un po' di attenzione gli itinerari tra destinazioni più o meno vicine tra loro ma facilmente raggiungibili con traghetti o, in alcuni casi, aerei. Un tempo prerogativa dei viaggi in Grecia - e considerato quasi un'esclusiva riservata ai viaggiatori più avventurosi e soprattutto organizzati -, l'island hopping è poi diventato man mano un modo di viaggiare consolidato e accessibile a tutti, anche grazie alle nuove tecnologie. Isole e traghetti, gli itinerari da scoprire in Sicilia. Va da sé che la Sicilia e le sue isole minori - le Egadi tra Favignana, Levanzo e Marettimo e le Eolie con Lipari, Stromboli, Vulcano e Panarea -, sono la destinazione ideale per chi è alla ricerca di un'esperienza di viaggio immersiva come l'island hopping, e cioè che valorizzi la scoperta lenta e consapevole della cultura territoriale, prediligendo gli spostamenti via mare. Sono diverse le combinazioni di itinerari per scoprire le meraviglie delle isole siciliane, tratte ideali per ogni tipo di esperienza con partenze in traghetto da Milazzo o Trapani. Partendo da Milazzo, ad esempio, si può raggiungere Lipari, cuore pulsante dell'arcipelago, perfetto per chi cerca mondanità e vita notturna, insieme a Panarea, meta esclusiva e glamour. Chi desidera immergersi nella natura può poi proseguire verso Stromboli, con il suo vulcano attivo che regala emozioni uniche. Per chi cerca contemplazione e paesaggi incontaminati, Filicudi offre una dimensione di quiete, mentre Alicudi è la scelta ideale per chi vuole vivere un'esperienza ascetica e ritornare indietro nel tempo. Infine, Salina è perfetta per chi ama il calore contemporaneo unito a tradizioni autentiche. Dal **porto** di Trapani, moderno e centrale, si parte per le Egadi. Favignana è l'isola più vivace e mondana, ideale per chi cerca divertimento e spiagge splendide. Levanzo è più piccola e tranquilla, perfetta per chi desidera relax e un mare cristallino.

Marettimo, la più selvaggia, è un paradiso per gli amanti del trekking e delle escursioni naturalistiche, con sentieri panoramici e un'atmosfera da borgo mediterraneo autentico. Viaggiare lenti e senza stress, il traghetto a portata di app Per chi ama viaggiare lentamente, evitare lo stress è sempre la regola numero uno anche per quanto riguarda la pianificazione del viaggio. Tra le tante opzioni disponibili per prenotare biglietti e tratte, anche per la Sicilia spicca Ferryhopper, non a caso app di prenotazione online per traghetti più scaricata al mondo proprio grazie alla diffusione capillare, all'approccio intuitivo e alla facilità di utilizzo. Nata dall'esigenza di quattro amici in Grecia alle prese con isole, traghetti e l'incubo delle prenotazioni, passata da startup a tech company in pochi anni, ora l'app è tra le più apprezzate del settore ed è presente in 33 Paesi: con oltre due milioni di download, ha venduto più di 1 milione di biglietti solo in Italia nel 2024 e all'orizzonte vede una crescita a doppia cifra prevista per la fine del 2025. Ma a cosa serve esattamente? In poche parole, l'app facilita l'organizzazione dei viaggi con strumenti tecnologici avanzati che semplificano la pianificazione e la prenotazione. L'app permette infatti di confrontare prezzi e itinerari tra oltre 160 operatori nel mondo, effettuare prenotazioni unificate per più compagnie, ricevere biglietti digitali anche su Apple Wallet, monitorare in tempo reale i traghetti, gestire prenotazioni multi-tratta e accedere al servizio clienti in 15 diverse lingue via live chat o WhatsApp. In particolare la funzione multi-tratta consente un'unica prenotazione per i viaggi con vari scali anche tra diverse compagnie di navigazione, ideale quindi per pianificare l'island hopping senza fatica e in pochi clic. Tra le altre funzioni offerte da Ferryhopper, è possibile salvare i dati passeggeri per velocizzare le prenotazioni future oltre a ricevere notifiche in tempo reale sugli orari non ancora pubblicati. Inoltre, la possibilità di modificare autonomamente i biglietti offre maggiore flessibilità per adattare i piani di viaggio in caso di qualche cambio di programma, mentre da poco è anche possibile visualizzare le foto delle cabine dei traghetti. Tra le funzioni è inoltre presente anche il plugin per ChatGPT per chiedere all'Intelligenza Artificiale, ad esempio, di confrontare le tratte alla ricerca dell'offerta più economica. Sicilia e porti, i numeri dell'isola Terra di miti e tradizioni marinare, la Sicilia è da sempre un punto di riferimento per i viaggiatori che scelgono il traghetto, con i suoi porti crocevia di culture e viaggi sempre più amati dai turisti e sempre più in tendenza. Il porto di Messina si distingue come il primo in Europa per traffico passeggeri sulla rotta dello Stretto: ne ha registrati, infatti, più di 10.9 milioni nel 2024, con un incremento del 2,07% rispetto al 2023. Mentre il porto di Palermo ha registrato una crescita dell'1.8%, passando da 1.599.441 del 2023 a 1.628.050 passeggeri nel 2024. Anche se il porto di Trapani ha subito un lieve calo del 2.4%, con un totale di 1.130.957 passeggeri nel 2024, l'interesse per le isole Egadi e Eolie continua a crescere, rendendole mete ambite tutto l'anno e non solo d'estate. Per le Eolie in particolare, la tendenza è dimostrata dalla crescita registrata dal porto di Milazzo, che ha visto un incremento nel numero di passeggeri del 3,35% rispetto al 2023, con il passaggio di 1.104.198 viaggiatori nel 2024.

Messina Ora

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porto di Tremestieri. De Leo: "Risolto l'impasse del dragaggio. Ora servono procedure permanenti per evitare nuovi ritardi"

"Ho sollecitato una soluzione all'emergenza che da febbraio bloccava il porto, con gravi ripercussioni sul territorio - dai 600 TIR quotidiani in centro all'impatto sulla viabilità estiva", dichiara Alessandro De Leo. "Apprezzo la concretezza del Presidente Schifani, che ha impresso una svolta decisiva chiedendo autorizzazioni rapide e sanando ritardi insostenibili. Il suo impegno ha permesso di sbloccare un'opera urgente per l'economia dei trasporti siciliani". De Leo però sottolinea l'assurdità di un sistema che costringe ad attendere cinque mesi per interventi essenziali e ricorrenti come il dragaggio: "L'insabbiamento a Tremestieri è un fenomeno noto, eppure ogni volta si riparte da zero con l'iter autorizzativo, aggravando costi e disagi per la collettività". Per questo, propone una riforma strutturale: "Chiediamo alla Regione di adottare un quadro autorizzativo stabile e semplificato per gli interventi periodici di manutenzione straordinaria. Non è più tollerabile che la burocrazia continui a trattare come ordinario ciò che è urgente e vitale per il territorio". Conclusi gli ultimi passaggi formali, si attende ora l'arrivo della draga per l'avvio dei lavori. "Vigileremo affinché i tempi vengano rispettati - conclude De Leo - e continueremo a batterci per snellire la burocrazia, trasformando Tremestieri in un modello di efficienza a beneficio di cittadini e imprese".



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Messina, Duferco annuncia investimento da 30 milioni per il Pontile di Giammoro

Duferco Terminal Mediterraneo annuncia investimento da 30 milioni per il Pontile di Giammoro. Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti: "una nuova era per logistica" "Una grande opportunità per il nostro territorio, sia sotto il profilo occupazionale, con ricadute significative in termini di posti di lavoro diretti e indiretti, sia sotto quello dello sviluppo infrastrutturale e produttivo" . È il commento dei rappresentanti di FILT CGIL, FIT CISL e UIL Trasporti Giammarco Sposito, Giancarlo Crupi, Lillo D'Amico, Antonino Di Mento e Claudio Femminò dopo l'annuncio da parte del gruppo Duferco Terminal Mediterraneo di un investimento strategico di circa 30 milioni di euro per l'area industriale e logistica del pontile di Giammoro . Un annuncio avvenuto a margine dell'incontro che i sindacalisti hanno avuto con il management in occasione della visita ai nuovi impianti e al pontile attrezzato per constatare l'avanzamento dei lavori e le potenzialità occupazionali del piano di riconversione. Il progetto di Duferco Terminal Mediterraneo prevede un potenziamento complessivo delle infrastrutture esistenti, con l'obiettivo di rendere il Pontile, realizzato dall'**Autorità Portuale dello Stretto**, un punto nevralgico per l'attracco di navi portacontainer, aprendo così il territorio della provincia di Messina a nuove rotte commerciali nel cuore del Mediterraneo. L'investimento mira a creare un indotto solido e duraturo, capace di generare effetti positivi sull'intera filiera: movimentazione merci, logistica integrata, servizi portuali e attività correlate. Una vera e propria filiera del mare che potrà attrarre ulteriori investimenti e competenze, contribuendo alla crescita sostenibile dell'area industriale di Giammoro. Le Segreterie sindacali hanno ribadito il loro pieno sostegno all'iniziativa, auspicando un dialogo costante tra azienda, lavoratori e istituzioni per garantire che lo sviluppo avvenga nel rispetto dei diritti e della dignità del lavoro. "Accogliamo con favore questo impegno concreto da parte di Duferco - concludono Sposito, D'Amico, Di Mento e Femminò - perché rappresenta una scommessa sul futuro della nostra provincia. Un'infrastruttura moderna ed efficiente può essere il motore di un nuovo ciclo di crescita e un volano per l'intera economia messinese". L'auspicio condiviso è che questa iniziativa possa fungere da esempio virtuoso di sinergia tra pubblico e privato, per lo sviluppo industriale e tutela occupazionale, in una visione moderna e sostenibile del lavoro e del territorio.



Duferco Terminal Mediterraneo annuncia investimento da 30 milioni per il Pontile di Giammoro. Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti: "una nuova era per logistica" "Una grande opportunità per il nostro territorio, sia sotto il profilo occupazionale, con ricadute significative in termini di posti di lavoro diretti e indiretti, sia sotto quello dello sviluppo infrastrutturale e produttivo" . È il commento dei rappresentanti di FILT CGIL, FIT CISL e UIL Trasporti Giammarco Sposito, Giancarlo Crupi, Lillo D'Amico, Antonino Di Mento e Claudio Femminò dopo l'annuncio da parte del gruppo Duferco Terminal Mediterraneo di un investimento strategico di circa 30 milioni di euro per l'area industriale e logistica del pontile di Giammoro . Un annuncio avvenuto a margine dell'incontro che i sindacalisti hanno avuto con il management in occasione della visita ai nuovi impianti e al pontile attrezzato per constatare l'avanzamento dei lavori e le potenzialità occupazionali del piano di riconversione. Il progetto di Duferco Terminal Mediterraneo prevede un potenziamento complessivo delle infrastrutture esistenti, con l'obiettivo di rendere il Pontile realizzato dall'Autorità Portuale dello Stretto, un punto nevralgico per l'attracco di navi portacontainer, aprendo così il territorio della provincia di Messina a nuove rotte commerciali nel cuore del Mediterraneo. L'investimento mira a creare un indotto solido e duraturo, capace di generare effetti positivi sull'intera filiera: movimentazione merci, logistica integrata, servizi portuali e attività correlate. Una vera e propria filiera del mare che potrà attrarre ulteriori investimenti e competenze, contribuendo alla crescita sostenibile dell'area industriale di Giammoro. Le Segreterie sindacali hanno ribadito il loro pieno sostegno all'iniziativa auspicando

TempoStretto

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Giammoro, Duferco investe 30 mln di euro sul pontile

martedì 01 Luglio 2025 - 09:54 I sindacati: "Nuova era per logistica, occupazione e sviluppo, ma nel rispetto di diritti e dignità del lavoro" Milazzo - Il gruppo Duferco Terminal Mediterraneo annuncia un investimento strategico di circa 30 milioni di euro per l'area industriale e logistica del pontile di Giammoro. "Una grande opportunità per il nostro territorio, sia sotto il profilo occupazionale, con ricadute significative in termini di posti di lavoro diretti e indiretti, sia sotto quello dello sviluppo infrastrutturale e produttivo", commentano i rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti Giammarco Sposito, Giancarlo Crupi, Lillo D'Amico, Antonino Di Mento e Claudio Femminò. L'annuncio è avvenuto a margine dell'incontro che i sindacalisti hanno avuto con il management in occasione della visita ai nuovi impianti e al pontile attrezzato per constatare l'avanzamento dei lavori e le potenzialità occupazionali del piano di riconversione. Il potenziamento di Giammoro. Il progetto di Duferco Terminal Mediterraneo prevede un potenziamento complessivo delle infrastrutture esistenti, con l'obiettivo di rendere il Pontile, realizzato dall'**Autorità Portuale dello Stretto**, un punto nevralgico per l'attracco di navi portacontainer, aprendo così il territorio della provincia di Messina a nuove rotte commerciali nel cuore del Mediterraneo. L'investimento mira a creare un indotto capace di generare effetti positivi sull'intera filiera: movimentazione merci, logistica integrata, servizi portuali e attività correlate. Una vera e propria filiera del mare che potrà attrarre ulteriori investimenti e competenze, contribuendo alla crescita sostenibile dell'area industriale di Giammoro. Il monito dei sindacati Le segreterie sindacali hanno ribadito il loro pieno sostegno all'iniziativa, auspicando un dialogo costante tra azienda, lavoratori e istituzioni per garantire che lo sviluppo avvenga nel rispetto dei diritti e della dignità del lavoro. "Accogliamo con favore questo impegno concreto da parte di Duferco - concludono Sposito, D'Amico, Di Mento e Femminò - perché rappresenta una scommessa sul futuro della nostra provincia. Un'infrastruttura moderna ed efficiente può essere il motore di un nuovo ciclo di crescita e un volano per l'intera economia messinese". L'auspicio condiviso è che questa iniziativa possa fungere da esempio virtuoso di sinergia tra pubblico e privato, per lo sviluppo industriale e tutela occupazionale, in una visione moderna e sostenibile del lavoro e del territorio.



martedì 01 Luglio 2025 - 09:54 I sindacati: "Nuova era per logistica, occupazione e sviluppo, ma nel rispetto di diritti e dignità del lavoro" Milazzo - Il gruppo Duferco Terminal Mediterraneo annuncia un investimento strategico di circa 30 milioni di euro per l'area industriale e logistica del pontile di Giammoro. "Una grande opportunità per il nostro territorio, sia sotto il profilo occupazionale, con ricadute significative in termini di posti di lavoro diretti e indiretti, sia sotto quello dello sviluppo infrastrutturale e produttivo", commentano i rappresentanti di Filt Cgil, Fit Cisl e Uil Trasporti Giammarco Sposito, Giancarlo Crupi, Lillo D'Amico, Antonino Di Mento e Claudio Femminò. L'annuncio è avvenuto a margine dell'incontro che i sindacalisti hanno avuto con il management in occasione della visita ai nuovi impianti e al pontile attrezzato per constatare l'avanzamento dei lavori e le potenzialità occupazionali del piano di riconversione. Il potenziamento di Giammoro. Il progetto di Duferco Terminal Mediterraneo prevede un potenziamento complessivo delle infrastrutture esistenti, con l'obiettivo di rendere il Pontile, realizzato dall'Autorità Portuale dello Stretto, un punto nevralgico per l'attracco di navi portacontainer, aprendo così il territorio della provincia di Messina a nuove rotte commerciali nel cuore del Mediterraneo. L'investimento mira a creare un indotto capace di generare effetti positivi sull'intera filiera: movimentazione merci, logistica integrata, servizi portuali e attività correlate. Una vera e propria filiera del mare che potrà attrarre ulteriori investimenti e competenze, contribuendo alla crescita sostenibile dell'area industriale di Giammoro. Il monito dei sindacati. Le segreterie sindacali hanno ribadito il loro pieno sostegno all'iniziativa, auspicando un dialogo costante tra azienda, lavoratori e istituzioni per garantire che lo sviluppo

Pd in campo contro l'ipotesi Tardino all'Autorità portuale Sicilia occidentale

PALERMO - "Il Partito democratico di **Palermo** esprime forte preoccupazione per la possibile nomina dell'eurodeputata Annalisa Tardino alla guida dell'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia occidentale, in sostituzione di Pasqualino Monti. Una scelta annunciata da Salvini che rischia di compromettere il percorso virtuoso avviato in questi anni". Così la segretaria provinciale del Partito democratico di **Palermo**, Teresa Piccione. "Pasqualino Monti ha lavorato con serietà e competenza, avviando progetti strategici come il rilancio del **porto** di **Palermo** e il waterfront di Trapani - aggiunge -. È innegabile che i risultati ottenuti rappresentino un punto di svolta per lo sviluppo infrastrutturale e logistico dell'intera Sicilia occidentale. Sostituirlo con una figura che, come denunciato da più parti, non ha alcuna esperienza specifica nel settore portuale sarebbe un atto gravissimo, che lascia intravedere logiche di spartizione politica invece che una reale attenzione al bene della Sicilia". E ancora, sulla ventilata nomina di Tardino: "Il presidente Schifani ha il dovere di tutelare l'interesse dei siciliani, non gli equilibri della sua maggioranza. La gestione dei porti è un tema cruciale per l'economia, il lavoro e lo sviluppo sostenibile della nostra isola: non può essere affidata a chi non ha alcuna competenza tecnica, solo per ricompensare equilibri di potere nel centrodestra. Il Partito democratico di **Palermo** è pronto a dare battaglia in tutte le sedi istituzionali per impedire questo scempio. La Sicilia non può tornare indietro". Leggi qui tutte le notizie di **Palermo**.



Vela, presentata a Palermo l'11^ edizione della regata "5 Fari"

È stata presentata nella sede alla Cala della Canottieri **Palermo** l'undicesima edizione della "5 Fari", regata velica di 140 miglia nelle acque tra **Palermo** e Trapani. La competizione prenderà il via sabato 5 luglio alle 10 da Acqua dei Corsari, poco fuori dal **porto** di **Palermo** per arrivare a Mondello domenica, dopo aver toccato i fari di Ustica, Scoglio Porcelli a Trapani, San Vito e Capo Gallo. La manifestazione rappresenta una delle 18 prove del campionato italiano off-shore, nel cui calendario è presente anche la **Palermo**-Montecarlo.

"Siamo orgogliosi ed onorati - ha spiegato Pasquale Giardina, neo presidente della Canottieri **Palermo**, organizzatrice della regata - di vedere, ad iscrizioni ancora aperte, già la presenza di oltre una ventina di imbarcazioni, tra le più gloriose della flotta siciliana più alcuni equipaggi da circoli nautici di Genova".

"Mi riferisco in particolare alla barca campione in carica - prosegue Giardina -, Sagola, del marsalese Peppe Fornich, di South Kensington, che due giorni addietro ha vinto il campionato italiano di altura in gruppo 2 a Capo d'Orlando, le tre barche molto competitive che portano i nostri colori, Quattrogatti, Loup Solitaire e Cochina, nonché QQ7 che ha vinto l'edizione del 2021. La regata è

particolarmente attrattiva per le bellezze che offre la costa tirrenica siciliana e per le difficoltà tecniche che riserva".

Durante la presentazione, ospiti al tavolo della presidenza, al fianco di Pasquale Giardina, l'assessore comunale allo Sport Alessandro Anello, il consigliere nazionale della Federvela, nonché regatante, Maurizio Buscemi, il presidente della Fiv Sicilia, Beppe Tisci, il rappresentante dell'Uvai, Francesco Siculiana, vincitore delle prime due edizioni della "5 Fari" e l'ideatore della competizione, Oscar Casagrande Regata "5 Fari": la flotta siciliana

Con l'adesione della barca Sagola, campione uscente, del marsalese Peppe Fornich, prende corpo lo schieramento della flotta siciliana per l'undicesima edizione della regata "5Fari" che scatterà da **Palermo** il 5 luglio per toccare i fari di Ustica, dello Scoglio Porcelli a Trapani, di San Vito e di Capo Gallo prima dell'arrivo a Mondello. Le iscrizioni sono ancora aperte, ma alcuni nomi "eccellenti" della vela d'altura isolana già figurano in una lista che sarà definitiva venerdì 4. Tanti armatori sono in fase di allestimento di equipaggi competitivi per dare lustro alla manifestazione valida come una delle diciotto prove del campionato italiano offshore e per ottenere risultati soddisfacenti. Intanto la Canottieri

Palermo che organizza dal 2015 la competizione, alle adesioni certe di Cochina di Piergiorgio Fabbri e di Felix III di Fabrizio Scimè, sta per perfezionare altre presenze. Ci sarà la barca più rappresentativa per il prestigioso curriculum: Quattrogatti, di Andrea Casini, recente vincitore, tra le altre regate, del Trofeo Piero Majolino e reduce dal Tricolore a Capo d'Orlando. Senza trascurare le grandi possibilità di successo dell'equipaggio



È stata presentata nella sede alla Cala della Canottieri Palermo l'undicesima edizione della "5 Fari", regata velica di 140 miglia nelle acque tra Palermo e Trapani. La competizione prenderà il via sabato 5 luglio alle 10 da Acqua dei Corsari, poco fuori dal porto di Palermo per arrivare a Mondello domenica, dopo aver toccato i fari di Ustica, Scoglio Porcelli a Trapani, San Vito e Capo Gallo. La manifestazione rappresenta una delle 18 prove del campionato italiano off-shore, nel cui calendario è presente anche la Palermo-Montecarlo. "Siamo orgogliosi ed onorati - ha spiegato Pasquale Giardina, neo presidente della Canottieri Palermo, organizzatrice della regata - di vedere, ad iscrizioni ancora aperte, già la presenza di oltre una ventina di imbarcazioni, tra le più gloriose della flotta siciliana più alcuni equipaggi da circoli nautici di Genova". "Mi riferisco in particolare alla barca campione in carica - prosegue Giardina -, Sagola, del marsalese Peppe Fornich, di South Kensington, che due giorni addietro ha vinto il campionato italiano di altura in gruppo 2 a Capo d'Orlando, le tre barche molto competitive che portano i nostri colori, Quattrogatti, Loup Solitaire e Cochina, nonché QQ7 che ha vinto l'edizione del 2021. La regata è particolarmente attrattiva per le bellezze che offre la costa tirrenica siciliana e per le difficoltà tecniche che riserva". Durante la presentazione, ospiti al tavolo della presidenza, al fianco di Pasquale Giardina, l'assessore comunale allo Sport Alessandro Anello, il consigliere nazionale della Federvela, nonché regatante, Maurizio Buscemi, il presidente della Fiv Sicilia, Beppe Tisci, il rappresentante dell'Uvai, Francesco Siculiana, vincitore delle prime due edizioni della "5 Fari" e l'ideatore della competizione, Oscar Casagrande Regata "5 Fari": la flotta siciliana Con l'adesione della barca Sagola, campione uscente, del marsalese Peppe Fornich, prende corpo lo schieramento della flotta siciliana per l'undicesima edizione della regata "5Fari" che scatterà da Palermo il 5 luglio per toccare i fari di Ustica, dello Scoglio Porcelli a Trapani, di San Vito e di Capo Gallo prima dell'arrivo.

LiveSicilia

Palermo, Termini Imerese

di Loup Solitaire con Salvatore Pardo al timone, tra i protagonisti nelle gare di primavera. Per i colori del Roggero di Lauria, ha annunciato la partecipazione Alessandro "Saso" Costa con LauriaXCento che sabato scorso ha chiuso al terzo posto di classe, il Campionato italiano a Capo d'Orlando. Nota lieta per la competizione: arriverà l'ufficializzazione del campione italiano di gruppo 2, South Kensington. Il vincitore di classe a Capo d'Orlando, Massimo Licata D'Andrea sarà al timone dello scafo con i colori bianco-blu del Lauria con un equipaggio di rango. A bordo anche Maurizio D'Amico, Armando Udine e alcuni giovani del circolo di Mondello. Francesco Siculiana non regaterà con la sua XAlvar, ma su Corona, di Aurelio Gentile dello YC Mediterraneo. L'armatore-timoniere di punta del Centro Velico Siciliano, conosce bene la 5Fari avendo vinto le prime due edizioni con la barca Alvarosky. Sempre per il Centro Velico, da evidenziare la partecipazione di Gioia di Vivere di Vincenzo Todaro. Per tornare ad onorare la manifestazione, sarà presente per la Lega Navale, l'indomabile Michele Zuccherò con il suo QQ7, la competitiva barca che lo ha portato a vincere la 5Fari nel 2021. Ad iscrizioni ancora aperte, si registrano già partecipazioni di validi team di Messina, Catania e Siracusa, mentre da Genova adesioni di 'A Nica di Renato Irrera e di Bluexstasi di Maurizio Buscemi. Nei prossimi giorni sarà più chiaro il quadro dei team al via. L'albo d'oro della regata "5 Fari" 2015 Alvarosky di Francesco Siculiana (Centro Velico Siciliano) 2016 Alvarosky di Francesco Siculiana (Centro Velico Siciliano) 2017 Squalo Bianco di Concetto Costa (Nic Catania) 2018 Endlessgame di Pietro Moschini (Canottieri Savoia Napoli) 2019 Lisa K di Giovanni Di Vincenzo (CV La Scuffia Pescara) 2020 Joy di Giuseppe Cascino (Lauria-CV Siciliano) 2021 QQ7 di Michele Zuccherò (Lega Navale **Palermo**) 2022 Colombre di Massimo Juris (CdV Venezia) 2023 Colombre di Massimo Juris (CdV Venezia) 2024 Sagola Spartivento di Peppe Fornich (Yc Favignana).

Shipping Italy

Palermo, Termini Imerese

Fincantieri dedicherà Castellammare e Palermo esclusivamente al militare

Cantieri I dettagli saranno finalizzati in autunno, Folgiero pronto a 'cavare' almeno 20 miliardi dai diktat bellicisti di Commissione e Nato ai paesi europei di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Possiamo facilmente aumentare la capacità militare e semplicemente riallocare la capacità produttiva civile esistente altrove nel nostro ampio sistema". È quanto ha affermato l'a.d. di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, in un'intervista a Bloomberg incentrata sull'approccio del colosso navalmeccanico alla domanda che da mesi proviene fra piano di riarmo elaborato dalla Commissione europea e l'impegno assunto la scorsa settimana dai membri della Nato di portare al 5% del Pil la spesa per la difesa. Una "impennata della spesa in Europa e oltreoceano" che, secondo Folgiero, per Fincantieri come per tutti i produttori di armi e pure per industrie in affanno pronte alla riconversione bellica rappresenta una "gigantesca opportunità". In una presentazione agli investitori, a maggio, l'azienda ha dichiarato di puntare a catturare almeno 20 miliardi di euro di questa crescita. L'azienda prevede che la divisione che costruisce navi da guerra, dalle fregate ai cacciatorpediniere alle portaerei, rappresenterà circa il 30% dei ricavi entro il 2027, in aumento rispetto al 20% dell'anno scorso, mentre il settore delle navi da crociera si ridurrà a circa il 35% delle vendite dal 44%. La riallocazione ventilata dovrebbe consistere nella riconversione alla produzione militare dei cantieri di Castellammare di Stabia (che già in parte se ne occupa) e Palermo, con la concentrazione in Romania (presso i tre stabilimenti Vard) della produzione di scafi per le navi da crociera e il sito di Vung Tau in Vietnam che si focalizzerà, grazie ai costi vantaggiosi, nella produzione di navi specializzate. I dettagli saranno definiti in un nuovo piano industriale che sarà presentato in autunno, con la prima fase della riorganizzazione che dovrebbe durare dai 6 ai 18 mesi dopo l'approvazione del piano. "L'assemblaggio finale dello scafo e l'allestimento delle navi da crociera di Fincantieri rimarranno presso gli stabilimenti italiani di Monfalcone, Marghera, Ancona e **Genova**" ha precisato Folgiero. "I settori delle navi militari, da crociera e specializzate trarranno tutti beneficio dalla riorganizzazione pianificata" ha affermato Folgiero, aggiungendo che le competenze e le capacità presenti nei siti civili in Italia daranno impulso alla capacità di costruzione navale militare di Fincantieri, che prevede inoltre di continuare a sviluppare tecnologie sottomarine come i droni sottomarini con la nuova divisione subacquea, con l'obiettivo di superare gli 800 milioni di euro di fatturato entro il 2027 e raggiungere margini prossimi al 19%.

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
Fincantieri dedicherà Castellammare e Palermo esclusivamente al militare
07/01/2025 17:32
Nicola Capuzzo

Cantieri I dettagli saranno finalizzati in autunno, Folgiero pronto a 'cavare' almeno 20 miliardi dai diktat bellicisti di Commissione e Nato ai paesi europei di REDAZIONE SHIPPING ITALY "Possiamo facilmente aumentare la capacità militare e semplicemente riallocare la capacità produttiva civile esistente altrove nel nostro ampio sistema". È quanto ha affermato l'a.d. di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, in un'intervista a Bloomberg incentrata sull'approccio del colosso navalmeccanico alla domanda che da mesi proviene fra piano di riarmo elaborato dalla Commissione europea e l'impegno assunto la scorsa settimana dai membri della Nato di portare al 5% del Pil la spesa per la difesa. Una "impennata della spesa in Europa e oltreoceano" che, secondo Folgiero, per Fincantieri come per tutti i produttori di armi e pure per industrie in affanno pronte alla riconversione bellica rappresenta una "gigantesca opportunità". In una presentazione agli investitori, a maggio, l'azienda ha dichiarato di puntare a catturare almeno 20 miliardi di euro di questa crescita. L'azienda prevede che la divisione che costruisce navi da guerra, dalle fregate ai cacciatorpediniere alle portaerei, rappresenterà circa il 30% dei ricavi entro il 2027, in aumento rispetto al 20% dell'anno scorso, mentre il settore delle navi da crociera si ridurrà a circa il 35% delle vendite dal 44%. La riallocazione ventilata dovrebbe consistere nella riconversione alla produzione militare dei cantieri di Castellammare di Stabia (che già in parte se ne occupa) e Palermo, con la concentrazione in Romania (presso i tre stabilimenti Vard) della produzione di scafi per le navi da crociera e il sito di Vung Tau in Vietnam che si focalizzerà, grazie ai costi vantaggiosi, nella produzione di navi specializzate. I dettagli saranno definiti in un nuovo piano industriale che sarà presentato in autunno, con la prima fase della riorganizzazione che dovrebbe durare dai 6 ai 18 mesi dopo l'approvazione del piano. "L'assemblaggio finale dello scafo e l'allestimento delle

Island hopping in Sicilia, come 'saltare' da un'isola all'altra con il traghetto a portata di app

(Adnkronos) - Per chi ama il viaggio 'lento', lontano dalla frenesia e dallo stress, la Sicilia rappresenta da sempre uno dei luoghi più amati. Tradizioni millenarie, cultura e buon cibo fanno dell'Isola uno dei punti di riferimento per i viaggiatori che da tutto il mondo sbarcano sul suo territorio alla ricerca di storia, arte e natura. E poter viaggiare tra paesaggi incantevoli ammirandoli da un punto di vista privilegiato, quello del mare, rende da sempre l'esperienza del viaggio ancor più mozzafiato. Per questo l'Isola e i suoi porti - con oltre 17 milioni di passeggeri complessivi accolti solo nel 2024 - sono diventati sempre più popolari, e non solo in estate, tra i turisti italiani e provenienti dal resto d'Europa, Stati Uniti e Asia, confermandosi meta ideale per gli amanti dell'"island hopping". Letteralmente 'salto tra le isole', l'island hopping è quel modo di viaggiare che consente di esplorare a tappe diverse isole in un'unica vacanza, pianificando con un po' di attenzione gli itinerari tra destinazioni più o meno vicine tra loro ma facilmente raggiungibili con traghetti o, in alcuni casi, aerei. Un tempo prerogativa dei viaggi in Grecia - e considerato quasi un'esclusiva riservata ai viaggiatori più avventurosi e soprattutto organizzati -, l'island hopping è poi diventando man mano un modo di viaggiare consolidato e accessibile a tutti, anche grazie alle nuove tecnologie. Va da sé che la Sicilia e le sue isole minori - le Egadi tra Favignana, Levanzo e Marettimo e le Eolie con Lipari, Stromboli, Vulcano e Panarea -, sono la destinazione ideale per chi è alla ricerca di un'esperienza di viaggio immersiva come l'island hopping, e cioè che valorizzi la scoperta lenta e consapevole della cultura territoriale, prediligendo gli spostamenti via mare. Sono diverse le combinazioni di itinerari per scoprire le meraviglie delle isole siciliane, tratte ideali per ogni tipo di esperienza con partenze in traghetto da Milazzo o **Trapani**. Partendo da Milazzo, ad esempio, si può raggiungere Lipari, cuore pulsante dell'arcipelago, perfetto per chi cerca mondanità e vita notturna, insieme a Panarea, meta esclusiva e glamour. Chi desidera immergersi nella natura può poi proseguire verso Stromboli, con il suo vulcano attivo che regala emozioni uniche. Per chi cerca contemplazione e paesaggi incontaminati, Filicudi offre una dimensione di quiete, mentre Alicudi è la scelta ideale per chi vuole vivere un'esperienza ascetica e ritornare indietro nel tempo. Infine, Salina è perfetta per chi ama il calore contemporaneo unito a tradizioni autentiche. Dal **porto di Trapani**, moderno e centrale, si parte per le Egadi. Favignana è l'isola più vivace e mondana, ideale per chi cerca divertimento e spiagge splendide. Levanzo è più piccola e tranquilla, perfetta per chi desidera relax e un mare cristallino. Marettimo, la più selvaggia, è un paradiso per gli amanti del trekking e delle escursioni naturalistiche, con sentieri panoramici e un'atmosfera da borgo mediterraneo autentico. Per chi ama viaggiare lentamente, evitare lo stress è sempre la regola numero uno anche per



(Adnkronos) - Per chi ama il viaggio 'lento', lontano dalla frenesia e dallo stress, la Sicilia rappresenta da sempre uno dei luoghi più amati. Tradizioni millenarie, cultura e buon cibo fanno dell'Isola uno dei punti di riferimento per i viaggiatori che da tutto il mondo sbarcano sul suo territorio alla ricerca di storia, arte e natura. E poter viaggiare tra paesaggi incantevoli ammirandoli da un punto di vista privilegiato, quello del mare, rende da sempre l'esperienza del viaggio ancor più mozzafiato. Per questo l'Isola e i suoi porti - con oltre 17 milioni di passeggeri complessivi accolti solo nel 2024 - sono diventati sempre più popolari, e non solo in estate, tra i turisti italiani e provenienti dal resto d'Europa, Stati Uniti e Asia, confermandosi meta ideale per gli amanti dell'"island hopping". Letteralmente 'salto tra le isole', l'island hopping è quel modo di viaggiare che consente di esplorare a tappe diverse isole in un'unica vacanza, pianificando con un po' di attenzione gli itinerari tra destinazioni più o meno vicine tra loro ma facilmente raggiungibili con traghetti o, in alcuni casi, aerei. Un tempo prerogativa dei viaggi in Grecia - e considerato quasi un'esclusiva riservata ai viaggiatori più avventurosi e soprattutto organizzati -, l'island hopping è poi diventando man mano un modo di viaggiare consolidato e accessibile a tutti, anche grazie alle nuove tecnologie. Va da sé che la Sicilia e le sue isole minori - le Egadi tra Favignana, Levanzo e Marettimo e le Eolie con Lipari, Stromboli, Vulcano e Panarea -, sono la destinazione ideale per chi è alla ricerca di un'esperienza di viaggio immersiva come l'island hopping, e cioè che valorizzi la scoperta lenta e consapevole della cultura territoriale, prediligendo gli spostamenti via mare. Sono diverse le combinazioni di itinerari per scoprire le

Calabria News

Trapani

quanto riguarda la pianificazione del viaggio. Tra le tante opzioni disponibili per prenotare biglietti e tratte, anche per la Sicilia spicca Ferryhopper, non a caso app di prenotazione online per traghetti più scaricata al mondo proprio grazie alla diffusione capillare, all'approccio intuitivo e alla facilità di utilizzo. Nata dall'esigenza di quattro amici in Grecia alle prese con isole, traghetti e l'incubo delle prenotazioni, passata da startup a tech company in pochi anni, ora l'app è tra le più apprezzate del settore ed è presente in 33 Paesi: con oltre due milioni di download, ha venduto più di 1 milione di biglietti solo in Italia nel 2024 e all'orizzonte vede una crescita a doppia cifra prevista per la fine del 2025. Ma a cosa serve esattamente? In poche parole, l'app facilita l'organizzazione dei viaggi con strumenti tecnologici avanzati che semplificano la pianificazione e la prenotazione. L'app permette infatti di confrontare prezzi e itinerari tra oltre 160 operatori nel mondo, effettuare prenotazioni unificate per più compagnie, ricevere biglietti digitali anche su Apple Wallet, monitorare in tempo reale i traghetti, gestire prenotazioni multi-tratta e accedere al servizio clienti in 15 diverse lingue via live chat o WhatsApp. In particolare la funzione multi-tratta consente un'unica prenotazione per i viaggi con vari scali anche tra diverse compagnie di navigazione, ideale quindi per pianificare l'island hopping senza fatica e in pochi clic. Tra le altre funzioni offerte da Ferryhopper, è possibile salvare i dati passeggeri per velocizzare le prenotazioni future oltre a ricevere notifiche in tempo reale sugli orari non ancora pubblicati. Inoltre, la possibilità di modificare autonomamente i biglietti offre maggiore flessibilità per adattare i piani di viaggio in caso di qualche cambio di programma, mentre da poco è anche possibile visualizzare le foto delle cabine dei traghetti. Tra le funzioni è inoltre presente anche il plugin per ChatGPT per chiedere all'Intelligenza Artificiale, ad esempio, di confrontare le tratte alla ricerca dell'offerta più economica. Terra di miti e tradizioni marinare, la Sicilia è da sempre un punto di riferimento per i viaggiatori che scelgono il traghetto, con i suoi porti crocevia di culture e viaggi sempre più amati dai turisti e sempre più in tendenza. Il **porto** di Messina si distingue come il primo in Europa per traffico passeggeri sulla rotta dello Stretto: ne ha registrati, infatti, più di 10.9 milioni nel 2024, con un incremento del 2,07% rispetto al 2023. Mentre il **porto** di Palermo ha registrato una crescita dell'1.8%, passando da 1.599.441 del 2023 a 1.628.050 passeggeri nel 2024. Anche se il **porto** di **Trapani** ha subito un lieve calo del 2.4%, con un totale di 1.130.957 passeggeri nel 2024, l'interesse per le isole Egadi e Eolie continua a crescere, rendendole mete ambite tutto l'anno e non solo d'estate. Per le Eolie in particolare, la tendenza è dimostrata dalla crescita registrata dal **porto** di Milazzo, che ha visto un incremento nel numero di passeggeri del 3,35% rispetto al 2023, con il passaggio di 1.104.198 viaggiatori nel 2024. - economiawebinfo@adnkronos.com (Web Info).

Fiere, il Gis scalda motori: record adesioni a evento su sollevamento, movimentazione e trasporto eccezionale

La decima edizione, che si terrà dal 25 al 27 settembre 2025 presso Piacenza Expo. A soli tre mesi dall'apertura, Gis Expo - Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali registra un boom di prenotazioni e conferme per la 10ª edizione, che si terrà dal 25 al 27 settembre 2025 presso Piacenza Expo. L'evento, unico in Italia e il più grande a livello europeo nel settore, punta a superare ogni record precedente in termini di espositori e visitatori. Gis Expo si conferma la principale vetrina continentale del comparto, offrendo una piattaforma privilegiata per la presentazione delle ultime novità e innovazioni tecnologiche nel sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. Quest'anno, il settore si trova al centro di una fase di forte evoluzione: la domanda di mezzi elettrici e ibridi è in costante crescita, trainata dalle nuove normative europee su emissioni e sostenibilità. I principali costruttori presenteranno a Gis Expo soluzioni all'avanguardia per rispondere alle esigenze di cantieri e **porti** sempre più "green". Il successo del Gis è frutto dell'intuizione di Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice dell'evento, che

ha plasmato la manifestazione secondo una formula vincente: fiere specializzate a cadenza biennale, di breve durata e con costi espositivi contenuti rispetto alle altre proposte presenti sia in Italia che all'estero. Gis Expo rappresenta anche un importante momento di confronto sullo stato dell'arte del settore, offrendo un luogo di incontro tra istituzioni e stakeholder per discutere delle principali problematiche, grazie a numerosi convegni, workshop e dibattiti. Tra i temi chiave dell'edizione 2025, particolare attenzione sarà dedicata alla digitalizzazione e all'automazione: l'adozione di sistemi IoT, intelligenza artificiale e manutenzione predittiva sta rivoluzionando la gestione delle flotte e la sicurezza dei cantieri. Non mancherà un focus sulla esigenza di reperire e formare nuovi operatori specializzati, tema sempre più sentito dalle associazioni di categoria, che promuovono iniziative di formazione e collaborazione con istituti tecnici. Infine, saranno approfonditi i grandi investimenti in corso nelle infrastrutture logistiche e portuali italiane, con progetti di ammodernamento e sviluppo dell'intermodalità che stanno cambiando il volto della movimentazione merci nel nostro Paese. Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions ha dichiarato: "Il record di adesioni di quest'anno conferma il ruolo centrale del Gis come punto di riferimento per tutta la filiera del sollevamento, della movimentazione e dei trasporti eccezionali. L'edizione 2025 sarà particolarmente significativa perché riflette un settore in rapida evoluzione, trainato dall'innovazione tecnologica, dalla digitalizzazione e dalla crescente attenzione alla sostenibilità, anche in risposta alle nuove normative europee. Siamo orgogliosi di offrire una piattaforma dove imprese, operatori e istituzioni possono confrontarsi sulle sfide e sulle opportunità



La decima edizione, che si terrà dal 25 al 27 settembre 2025 presso Piacenza Expo. A soli tre mesi dall'apertura, Gis Expo - Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali registra un boom di prenotazioni e conferme per la 10ª edizione, che si terrà dal 25 al 27 settembre 2025 presso Piacenza Expo. L'evento, unico in Italia e il più grande a livello europeo nel settore, punta a superare ogni record precedente in termini di espositori e visitatori. Gis Expo si conferma la principale vetrina continentale del comparto, offrendo una piattaforma privilegiata per la presentazione delle ultime novità e innovazioni tecnologiche nel sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. Quest'anno, il settore si trova al centro di una fase di forte evoluzione: la domanda di mezzi elettrici e ibridi è in costante crescita, trainata dalle nuove normative europee su emissioni e sostenibilità. I principali costruttori presenteranno a Gis Expo soluzioni all'avanguardia per rispondere alle esigenze di cantieri e porti sempre più "green". Il successo del Gis è frutto dell'intuizione di Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice dell'evento, che ha plasmato la manifestazione secondo una formula vincente: fiere specializzate a cadenza biennale, di breve durata e con costi espositivi contenuti rispetto alle altre proposte presenti sia in Italia che all'estero. Gis Expo rappresenta anche un importante momento di confronto sullo stato dell'arte del settore, offrendo un luogo di incontro tra istituzioni e stakeholder per discutere delle principali problematiche, grazie a numerosi convegni, workshop e dibattiti. Tra i temi chiave dell'edizione 2025, particolare attenzione sarà dedicata alla digitalizzazione e

che attendono il comparto nei prossimi anni". Anche questa 10ª edizione di Gis Expo gode del patrocinio delle più importanti associazioni di categoria, sia italiane che estere, e di numerosi organismi istituzionali, tra i quali il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il ministero della Difesa, la Regione Emilia-Romagna e il Comune di Piacenza. Confermati anche per questa edizione gli ormai tradizionali riconoscimenti alle eccellenze della filiera: Itala - Italian terminal and logistic awards, che premiano le capacità degli operatori italiani del terminalismo portuale, intermodale e della logistica, riconoscendone le qualità manageriali e l'importanza strategica per l'economia nazionale. Italplatform, i riconoscimenti all'eccellenza italiana nella costruzione di piattaforme per i lavori aerei e delle imprese che le utilizzano, valorizzandone lo sviluppo tecnologico e la professionalità. Ilta - Italian lifting & transportation awards, che danno visibilità al lavoro delle imprese italiane e delle personalità che operano nel sollevamento con varie tipologie di gru e nei trasporti eccezionali, riconoscendone la professionalità, lo sviluppo e il ruolo strategico. Venerdì 26 settembre tornerà inoltre il 'Gis by Night', l'evento serale che offre agli espositori e ai loro clienti un'opportunità di networking in un'atmosfera conviviale, arricchita da proposte eno-gastronomiche di eccellenza. Doctor's Life, formazione continua per i medici Il primo canale televisivo di formazione e divulgazione scientifica dedicato a Medici di Medicina Generale, Medici Specialisti e Odontoiatri e Farmacisti. Disponibile on demand su SKY.

Affari Italiani

Focus

Fiere, il Gis scalda motori: record adesioni a evento su sollevamento, movimentazione e trasporto eccezionale

Roma, 1 lug. (Adnkronos/Labitalia) - A soli tre mesi dall'apertura, Gis Expo - Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali registra un boom di prenotazioni e conferme per la 10^a edizione, che si terrà dal 25 al 27 settembre 2025 presso Piacenza Expo. L'evento, unico in Italia e il più grande a livello europeo nel settore, punta a superare ogni record precedente in termini di espositori e visitatori. Gis Expo si conferma la principale vetrina continentale del comparto, offrendo una piattaforma privilegiata per la presentazione delle ultime novità e innovazioni tecnologiche nel sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. Quest'anno, il settore si trova al centro di una fase di forte evoluzione: la domanda di mezzi elettrici e ibridi è in costante crescita, trainata dalle nuove normative europee su emissioni e sostenibilità. I principali costruttori presenteranno a Gis Expo soluzioni all'avanguardia per rispondere alle esigenze di cantieri e porti sempre più "green". Il successo del Gis è frutto dell'intuizione di Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice dell'evento, che ha plasmato la manifestazione secondo una formula vincente: fiere specializzate a cadenza biennale, di breve durata e con costi espositivi contenuti rispetto alle altre proposte presenti sia in Italia che all'estero. Gis Expo rappresenta anche un importante momento di confronto sullo stato dell'arte del settore, offrendo un luogo di incontro tra istituzioni e stakeholder per discutere delle principali problematiche, grazie a numerosi convegni, workshop e dibattiti. Tra i temi chiave dell'edizione 2025, particolare attenzione sarà dedicata alla digitalizzazione e all'automazione: l'adozione di sistemi IoT, intelligenza artificiale e manutenzione predittiva sta rivoluzionando la gestione delle flotte e la sicurezza dei cantieri. Non mancherà un focus sulla esigenza di reperire e formare nuovi operatori specializzati, tema sempre più sentito dalle associazioni di categoria, che promuovono iniziative di formazione e collaborazione con istituti tecnici. Infine, saranno approfonditi i grandi investimenti in corso nelle infrastrutture logistiche e portuali italiane, con progetti di ammodernamento e sviluppo dell'intermodalità che stanno cambiando il volto della movimentazione merci nel nostro Paese. Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions ha dichiarato: "Il record di adesioni di quest'anno conferma il ruolo centrale del Gis come punto di riferimento per tutta la filiera del sollevamento, della movimentazione e dei trasporti eccezionali. L'edizione 2025 sarà particolarmente significativa perché riflette un settore in rapida evoluzione, trainato dall'innovazione tecnologica, dalla digitalizzazione e dalla crescente attenzione alla sostenibilità, anche in risposta alle nuove normative europee. Siamo orgogliosi di offrire una piattaforma dove imprese, operatori e istituzioni possono confrontarsi sulle sfide e sulle opportunità che attendono il comparto nei prossimi anni". Anche



Roma, 1 lug. (Adnkronos/Labitalia) - A soli tre mesi dall'apertura, Gis Expo - Giornate italiane del sollevamento e dei trasporti eccezionali registra un boom di prenotazioni e conferme per la 10^a edizione, che si terrà dal 25 al 27 settembre 2025 presso Piacenza Expo. L'evento, unico in Italia e il più grande a livello europeo nel settore, punta a superare ogni record precedente in termini di espositori e visitatori. Gis Expo si conferma la principale vetrina continentale del comparto, offrendo una piattaforma privilegiata per la presentazione delle ultime novità e innovazioni tecnologiche nel sollevamento di materiali, lavoro in quota, movimentazione industriale e portuale e trasporti eccezionali. Quest'anno, il settore si trova al centro di una fase di forte evoluzione: la domanda di mezzi elettrici e ibridi è in costante crescita, trainata dalle nuove normative europee su emissioni e sostenibilità. I principali costruttori presenteranno a Gis Expo soluzioni all'avanguardia per rispondere alle esigenze di cantieri e porti sempre più "green". Il successo del Gis è frutto dell'intuizione di Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions, società organizzatrice dell'evento, che ha plasmato la manifestazione secondo una formula vincente: fiere specializzate a cadenza biennale, di breve durata e con costi espositivi contenuti rispetto alle altre proposte presenti sia in Italia che all'estero. Gis Expo rappresenta anche un importante momento di confronto sullo stato dell'arte del settore, offrendo un luogo di incontro tra istituzioni e stakeholder per discutere delle principali problematiche, grazie a numerosi convegni, workshop e dibattiti. Tra i temi chiave dell'edizione 2025, particolare attenzione sarà dedicata alla digitalizzazione e all'automazione: l'adozione di sistemi IoT, intelligenza artificiale e manutenzione predittiva sta rivoluzionando la gestione delle flotte e la sicurezza dei cantieri. Non mancherà un focus sulla esigenza di reperire e formare nuovi operatori specializzati, tema sempre più sentito dalle associazioni di categoria, che promuovono iniziative di formazione e collaborazione con istituti tecnici. Infine, saranno approfonditi i grandi investimenti in corso nelle infrastrutture logistiche e portuali italiane, con progetti di ammodernamento e sviluppo dell'intermodalità che stanno cambiando il volto della movimentazione merci nel nostro Paese. Fabio Potestà, direttore di Mediapoint & Exhibitions ha dichiarato: "Il record di adesioni di quest'anno conferma il ruolo centrale del Gis come punto di riferimento per tutta la filiera del sollevamento, della movimentazione e dei trasporti eccezionali. L'edizione 2025 sarà particolarmente significativa perché riflette un settore in rapida evoluzione, trainato dall'innovazione tecnologica, dalla digitalizzazione e dalla crescente attenzione alla sostenibilità, anche in risposta alle nuove normative europee. Siamo orgogliosi di offrire una piattaforma dove imprese, operatori e istituzioni possono confrontarsi sulle sfide e sulle opportunità che attendono il comparto nei prossimi anni". Anche

Affari Italiani

Focus

questa 10ª edizione di Gis Expo gode del patrocinio delle più importanti associazioni di categoria, sia italiane che estere, e di numerosi organismi istituzionali, tra i quali il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il ministero della Difesa, la Regione Emilia-Romagna e il Comune di Piacenza. Confermati anche per questa edizione gli ormai tradizionali riconoscimenti alle eccellenze della filiera: Itala - Italian terminal and logistic awards, che premiano le capacità degli operatori italiani del terminalismo portuale, intermodale e della logistica, riconoscendone le qualità manageriali e l'importanza strategica per l'economia nazionale. Italplatform, i riconoscimenti all'eccellenza italiana nella costruzione di piattaforme per i lavori aerei e delle imprese che le utilizzano, valorizzandone lo sviluppo tecnologico e la professionalità. Ilta - Italian lifting & transportation awards, che danno visibilità al lavoro delle imprese italiane e delle personalità che operano nel sollevamento con varie tipologie di gru e nei trasporti eccezionali, riconoscendone la professionalità, lo sviluppo e il ruolo strategico. Venerdì 26 settembre tornerà inoltre il 'Gis by Night', l'evento serale che offre agli espositori e ai loro clienti un'opportunità di networking in un'atmosfera conviviale, arricchita da proposte eno-gastronomiche di eccellenza.

Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"

ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano Messina, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confraspporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente Messina - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato Messina, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori". Messina ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei,



Affari Italiani

Focus

potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il 'Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei". **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. "È mai possibile - la provocazione di **Messina** - che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? È forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione". Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia. - foto ufficio stampa Assarmatori - (ITALPRESS).fsc/com01-Lug-25 14:30.

Agi

Focus

Crociéristi a Mykonos e Santorini, tassa extra da 20 euro

Dal 1 luglio sbarcare nelle isole greche costerà di più: 20 euro a persona per Mykonos e Santorini, 5 per le altre AGI - Un tuffo nel blu delle Cicladi avrà un nuovo sapore per i passeggeri delle navi da crociera. Da questo martedì, sbarcare a Santorini e Mykonos, perle assolute del turismo greco, costerà 20 euro in più a persona. La conferma arriva direttamente dal ministero delle Finanze di Atene, che dà così il via a una misura pensata per proteggere le isole più celebri e desiderate. "Come previsto dalla legge, la tassa sarà applicata a Santorini Mykonos e, in misura minore, anche ad altre isole", ha precisato un portavoce del ministero. Obiettivo: regolamentare i flussi turistici. La decisione non è un fulmine a ciel sereno, ma l'attuazione di una legge approvata lo scorso anno con un obiettivo chiaro: regolamentare l'impressionante flusso di arrivi che sta mettendo a dura prova le infrastrutture di questi gioielli del Mar Egeo. Durante l'alta stagione, che corre dal 1° giugno al 30 settembre, la tariffa sarà appunto di 20 euro per i passeggeri diretti a Mykonos e Santorini, mentre si attesterà a 5 euro per le altre isole greche. Il meccanismo prevede che siano le compagnie di crociera ad anticipare il pagamento della tassa, per poi trasferirne il costo direttamente sul prezzo dei biglietti acquistati dai viaggiatori. Un turismo in crescita vertiginosa. Questa iniziativa si inserisce in un contesto di crescita turistica vertiginosa per la Grecia. Secondo i dati della Banca di Grecia, nel il numero di turisti ha registrato un'impennata, raggiungendo i 40,7 milioni, con un aumento del rispetto all'anno precedente. Boom anche per le crociere. Parallelamente, l'industria crocieristica è in piena espansione, con ricavi che nel sono aumentati del. Un successo travolgente che porta con sé una sfida cruciale, specialmente per destinazioni iconiche come Santorini, famosa in tutto il mondo per i suoi tramonti mozzafiato e ormai vicina al punto di saturazione.



Da oggi la tassa per le crociere a Mykonos e Santorini

Venti euro per ogni persona che sbarca sulle famosi isole. Entra in vigore oggi la misura, decisa dal governo ellenico, che prevede una tassa per i passeggeri delle navi da crociera che attraccano nelle isole greche. In particolare, nel periodo dell'alta stagione (dal 1° giugno al 30 settembre) la tassa ammonta a 20 euro a passeggero per le celebri mete di Mykonos e Santorini, nell'arcipelago delle Cicladi, e a 5 euro per le altre isole greche. Secondo la normativa, saranno le compagnie di crociera a pagare la tassa che si rifletterà sui prezzi dei biglietti pagati dai viaggiatori. Le entrate derivanti dalla misura saranno destinate ai comuni interessati, al ministero della Marina per interventi portuali e al ministero del Turismo per il potenziamento dell'offerta turistica, riporta il giornale greco Protothema, secondo il quale il governo stima entrate annuali dell'ordine di 50 milioni di euro per questa tassa. La misura era stata annunciata l'anno scorso dal governo nel tentativo di regolamentare il turismo nelle isole, come Santorini e Mykonos, dove il numero dei visitatori sta mettendo a dura prova le infrastrutture. L'anno scorso, il numero di visitatori stranieri in Grecia ha raggiunto quota 40,7 milioni persone, segnando un aumento del 12,8% rispetto al 2023, stando ai dati della Banca di Grecia. Anche il turismo delle **crociere** ha registrato una forte crescita, con un aumento dei ricavi del 22,4% pari a 1,11 miliardi di euro.



Costa Crociere annuncia il secondo giro del mondo nel 2026

Con partenza in Giappone e arrivo in Sud America Costa **Crociere** annuncia il secondo giro del mondo nel 2026 con un itinerario tra Asia, Oceania e Sud America da Tokyo a Buenos Aires in 66 giorni a bordo di Costa Serena. La nave raddoppierà il giro del mondo già programmato a bordo di Costa Deliziosa. Saranno 15 i Paesi toccati, 26 le destinazioni e 14 le isole come Nouméa, Lifou, Suva, Tonga, Rarotonga e Tahiti nel Pacifico, mentre le Pitcairn Islands offriranno un raro sguardo su una delle comunità più isolate del mondo. La partenza è prevista il 18 ottobre 2026 da Tokyo, con arrivo a Buenos Aires il 22 dicembre 2026. "Con il nuovo giro del mondo 2026 ampliamo ulteriormente la nostra offerta con un itinerario unico nel suo genere: - commenta il vice president worldwide sales di Costa **Crociere** Luigi Stefanelli - partendo dal Giappone invece che dall'Europa, arricchiamo molto la traversata tra Oriente e Sud America passando per l'Oceania".



Ansa.it

Costa Crociere annuncia il secondo giro del mondo nel 2026



07/01/2025 15:04

Con partenza in Giappone e arrivo in Sud America Costa Crociere annuncia il secondo giro del mondo nel 2026 con un itinerario tra Asia, Oceania e Sud America da Tokyo a Buenos Aires in 66 giorni a bordo di Costa Serena. La nave raddoppierà il giro del mondo già programmato a bordo di Costa Deliziosa. Saranno 15 i Paesi toccati, 26 le destinazioni e 14 le isole come Nouméa, Lifou, Suva, Tonga, Rarotonga e Tahiti nel Pacifico, mentre le Pitcairn Islands offriranno un raro sguardo su una delle comunità più isolate del mondo. La partenza è prevista il 18 ottobre 2026 da Tokyo, con arrivo a Buenos Aires il 22 dicembre 2026. "Con il nuovo giro del mondo 2026 ampliamo ulteriormente la nostra offerta con un itinerario unico nel suo genere: - commenta il vice president worldwide sales di Costa Crociere Luigi Stefanelli - partendo dal Giappone invece che dall'Europa, arricchiamo molto la traversata tra Oriente e Sud America passando per l'Oceania".

Assarmatori: Messina, stop a penalizzazione marittimi italiani in favore di quelli extracomunitari

(FERPRESS) Roma, 1 LUG Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano **Messina**, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Conftrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori ha affermato esplicitamente **Messina** ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo ecologico su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza. Non è così, ha rivelato **Messina**, precisando che il 50% di questi fondi è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori. Stefano **Messina** ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: In Europa ha detto c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei,



FerPress

Focus

potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei. **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. È mai possibile la provocazione di **Messina** che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? È forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione. Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T. Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia.

Il Nautilus

Focus

Valenciaport aderisce al progetto internazionale "Upcycling the Oceans" per combattere i rifiuti marini

(Mobili di uso comune nell'edificio dell'orologio del porto di Valencia, realizzati con resti di reti da pesca recuperate dal mare; foto courtesy APV) Valencia . Il Consiglio di Amministrazione dell'Autorità Portuale di Valencia (APV) ha approvato la sua adesione al progetto 'Upcycling the Oceans', un'iniziativa promossa dalla Fondazione Ecoalf ed Ecoembes, il cui obiettivo è recuperare i rifiuti dal mare e reintrodurli nel ciclo del riciclaggio, con la collaborazione del settore della pesca. L'accordo, senza implicazioni economiche per il porto di Valencia, promuove la tracciabilità, la custodia e la gestione responsabile dei rifiuti marini, rafforzando la consapevolezza pubblica e la partecipazione attiva della comunità portuale. Il presente accordo ha una validità iniziale di quattro anni, prorogabile annualmente fino ad un massimo di otto. Con la sua incorporazione, i **porti** di Valencia, Sagunto e Gandia entreranno a far parte di una rete mediterranea di altri 72 **porti** impegnati nella lotta contro l'inquinamento marino, un'azione in linea con l'Obiettivo di Sviluppo Sostenibile numero 14 delle Nazioni Unite per la protezione della vita sottomarina. Il progetto contribuisce alla caratterizzazione dei rifiuti marini, con particolare attenzione alle microplastiche, la cui presenza rappresenta un rischio sia per gli ecosistemi marini che per la salute umana, facilitando l'ingresso di sostanze chimiche pericolose nella catena alimentare. Gli sforzi congiunti tra Valenciaport, la Fondazione Ecoalf ed Ecoembes rappresentano un modello di cooperazione tra enti pubblici e privati volto a dare una seconda vita ai rifiuti marini, trasformando i rifiuti in una risorsa attraverso processi avanzati di riciclaggio. Oltre alla sua componente operativa, Upcycling the Oceans si impegna a sensibilizzare e formare il settore della pesca e i cittadini, promuovendo una maggiore consapevolezza dell'impatto dei rifiuti in mare e del ruolo attivo che la società può svolgere nel ridurli. L'Autorità Portuale di Valencia ha sviluppato negli ultimi anni diverse iniziative incentrate sulla protezione dell'ambiente marino, in particolare nella raccolta dei rifiuti e delle reti da pesca abbandonate. Uno dei più importanti è stato il progetto europeo LIFE IP INTEMARES, in cui ha collaborato attraverso la bonifica dei rifiuti sottomarini nelle acque vicino ai **porti** valenciani. Allo stesso modo, Valenciaport ha collaborato con la Fondazione Valenciaport e la Gilda dei pescatori di Gandia nell'ambito del progetto MARPOL Gandia, attraverso il quale è stato istituito un sistema pilota per la raccolta e la gestione dei rifiuti di pesca nel porto di Gandia, con particolare attenzione alle reti da pesca a fine vita (NPFU). Ha inoltre fatto parte del progetto Oceanets, cofinanziato dal programma LIFE dell'Unione Europea, focalizzato sul recupero delle reti da pesca e la loro trasformazione in nuovi prodotti tessili. Inoltre, sono state organizzate attività informative come mostre itineranti e giornate educative per



Il Nautilus
Valenciaport aderisce al progetto internazionale "Upcycling the Oceans" per combattere i rifiuti marini

07/01/2025 13:05

(Mobili di uso comune nell'edificio dell'orologio del porto di Valencia, realizzati con resti di reti da pesca recuperate dal mare; foto courtesy APV) Valencia . Il Consiglio di Amministrazione dell'Autorità Portuale di Valencia (APV) ha approvato la sua adesione al progetto 'Upcycling the Oceans', un'iniziativa promossa dalla Fondazione Ecoalf ed Ecoembes, il cui obiettivo è recuperare i rifiuti dal mare e reintrodurli nel ciclo del riciclaggio, con la collaborazione del settore della pesca. L'accordo, senza implicazioni economiche per il porto di Valencia, promuove la tracciabilità, la custodia e la gestione responsabile dei rifiuti marini, rafforzando la consapevolezza pubblica e la partecipazione attiva della comunità portuale. Il presente accordo ha una validità iniziale di quattro anni, prorogabile annualmente fino ad un massimo di otto. Con la sua incorporazione, i porti di Valencia, Sagunto e Gandia entreranno a far parte di una rete mediterranea di altri 72 porti impegnati nella lotta contro l'inquinamento marino, un'azione in linea con l'Obiettivo di Sviluppo Sostenibile numero 14 delle Nazioni Unite per la protezione della vita sottomarina. Il progetto contribuisce alla caratterizzazione dei rifiuti marini, con particolare attenzione alle microplastiche, la cui presenza rappresenta un rischio sia per gli ecosistemi marini che per la salute umana, facilitando l'ingresso di sostanze chimiche pericolose nella catena alimentare. Gli sforzi congiunti tra Valenciaport, la Fondazione Ecoalf ed Ecoembes rappresentano un modello di cooperazione tra enti pubblici e privati volto a dare una seconda vita ai rifiuti marini, trasformando i rifiuti in una risorsa attraverso processi avanzati di riciclaggio. Oltre alla sua componente operativa, Upcycling the Oceans si impegna a sensibilizzare e formare il settore della pesca e i cittadini, promuovendo una maggiore consapevolezza dell'impatto dei rifiuti in mare e del ruolo attivo che la società può svolgere nel ridurli. L'Autorità Portuale di Valencia ha sviluppato negli ultimi anni diverse iniziative incentrate

Il Nautilus

Focus

sensibilizzare l'opinione pubblica sull'impatto dei rifiuti marini. Il porto di Valencia, uno dei principali centri logistici d'Europa, è un ambiente complesso che ospita un'ampia varietà di tecnologie, fonti di energia e una costante attività multimodale.

Informare

Focus

Nel primo quadrimestre del 2025 il traffico marittimo dei container tra Asia e Europa è cresciuto del +4,8%

Calo del -6,4% delle spedizioni verso i **porti** asiatici. Aumento del +9,0% dei volumi allo sbarco in Europa. Nel primo quadrimestre del 2025 il traffico marittimo containerizzato tra l'Asia e l'Europa è aumentato del +4,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno essendo stato pari a 8,13 milioni di teu. Il Japan Maritime Center ha reso noto che l'aumento è stato generato dal rialzo del +9,0% delle spedizioni marittime dai **porti** asiatici a quelli europei che sono ammontate a 6,13 milioni di teu (+9,0%). È invece proseguito il calo delle spedizioni dai **porti** europei a quelli asiatici in atto da settembre scorso, con 2,00 milioni di teu movimentati su questa rotta nel periodo gennaio-aprile del 2025 (-6,4%). Relativamente ai trasporti containerizzati sulle rotte tra l'Asia e gli USA, il Japan Maritime Center ha rilevato che dopo 19 mesi consecutivi di aumento, a maggio 2025 i volumi trasportati dai **porti** asiatici a quelli statunitensi hanno segnato una flessione dovuta alla rilevante diminuzione delle spedizioni dalla Cina, risultate pari a 695.870 teu, con una riduzione del -23,1% sul maggio 2024, che è stata attribuita agli ulteriori dazi imposti dagli Stati Uniti. Nel periodo gennaio-maggio di quest'anno il traffico complessivo in partenza dall'Asia e diretto negli USA si è attestato a 8,95 milioni di teu, con una progressione del +10,2% sullo stesso periodo del 2024. Quanto ai traffici dagli USA all'Asia, i dati resi disponibili dal JMC sono relativi al primo trimestre del 2025 e registrano un volume di 1,44 milioni di teu, in calo del -4,1% sui primi tre mesi del 2024.



Informare

Focus

Riunione della Commissione Europea per definire la strategia di sviluppo dei porti e dell'industria marittima dell'UE

Invito a presentare contributi entro il 28 luglio Oggi a Bruxelles la Commissione Europea ha ospitato due dialoghi strategici di alto livello con rappresentanti dei settori portuale, della cantieristica navale, della navigazione marittima e interna e dei segmenti d'attività correlati per contribuire a definire congiuntamente priorità, opportunità e azioni che contribuiscano allo sviluppo delle strategie portuali e marittime industriali dell'UE. Inoltre, per raccogliere ulteriori suggerimenti, è stato avviato a presentare contributi per entrambe le strategie dell'UE sui **porti** e sull'industria marittima invitando le parti interessate a condividere le proprie opinioni fino al prossimo 28 luglio. «Con le nostre prossime strategie marittime industriali e portuali dell'UE - ha spiegato il commissario europeo ai Trasporti e al Turismo Sostenibili, Apostolos Tzitzikostas - intendiamo garantire che i **porti** e le industrie marittime europee siano attrezzati per guidare la transizione energetica pulita e digitale, sostenere la difesa e il commercio e rimanere competitivi a livello globale. Il contributo di tutti gli stakeholder è essenziale: ci impegniamo ad ascoltare le esigenze e le ambizioni del settore per contribuire a plasmare un'Europa pronta per il futuro». Sottolineando che l'industria marittima e portuale sono vitali per la sovranità dell'Europa, il vicepresidente della Commissione UE e responsabile alla Prosperità e alla Strategia Industriale, Stéphane Séjourné, ha spiegato che «la nostra priorità è rafforzarne la competitività, promuovendone al contempo la decarbonizzazione. Il dialogo odierno è il primo passo verso una rinnovata ambizione per la nostra leadership marittima europea». Alla riunione odierna hanno partecipato i rappresentanti di Community of European Railways (CER), European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), European Barge Union (EBU), European Community Shipowners Association (ECSA), European Dockworkers Council (EDC), European Dredging Association (EUDA), European Federation of Inland Ports (EFIP), European Maritime Pilots' Association (EMPA), European Onshore Power Supply Association (EOPSA), European Seaports Organisation (ESPO), European Transport Workers' Federation (ETF), European Tugowners Association (ETA), Federation of European Private Port Companies and Terminals (FEPORT), Fuels Europe, Marine Care Association (MCA), Transport & Environment (T&E), UNISTOCK e World Shipping Council (WSC).



Invito a presentare contributi entro il 28 luglio Oggi a Bruxelles la Commissione Europea ha ospitato due dialoghi strategici di alto livello con rappresentanti dei settori portuale, della cantieristica navale, della navigazione marittima e interna e dei segmenti d'attività correlati per contribuire a definire congiuntamente priorità, opportunità e azioni che contribuiscano allo sviluppo delle strategie portuali e marittime industriali dell'UE. Inoltre, per raccogliere ulteriori suggerimenti, è stato avviato a presentare contributi per entrambe le strategie dell'UE sui porti e sull'industria marittima invitando le parti interessate a condividere le proprie opinioni fino al prossimo 28 luglio. «Con le nostre prossime strategie marittime industriali e portuali dell'UE - ha spiegato il commissario europeo ai Trasporti e al Turismo Sostenibili, Apostolos Tzitzikostas - intendiamo garantire che i porti e le industrie marittime europee siano attrezzati per guidare la transizione energetica pulita e digitale, sostenere la difesa e il commercio e rimanere competitivi a livello globale. Il contributo di tutti gli stakeholder è essenziale: ci impegniamo ad ascoltare le esigenze e le ambizioni del settore per contribuire a plasmare un'Europa pronta per il futuro». Sottolineando che l'industria marittima e portuale sono vitali per la sovranità dell'Europa, il vicepresidente della Commissione UE e responsabile alla Prosperità e alla Strategia Industriale, Stéphane Séjourné, ha spiegato che «la nostra priorità è rafforzarne la competitività, promuovendone al contempo la decarbonizzazione. Il dialogo odierno è il primo passo verso una rinnovata ambizione per la nostra leadership marittima europea». Alla riunione odierna hanno partecipato i rappresentanti di Community of European Railways (CER), European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (CLECAT), European Barge Union (EBU), European Community Shipowners Association (ECSA), European Dockworkers Council (EDC), European Dredging Association (EUDA), European Federation of Inland Ports (EFIP), European Maritime Pilots' Association (EMPA), European Onshore Power Supply Association (EOPSA), European Seaports Organisation (ESPO), European Transport Workers' Federation (ETF), European Tugowners Association (ETA), Federation of European Private Port Companies and Terminals (FEPORT), Fuels Europe, Marine Care Association (MCA), Transport & Environment (T&E), UNISTOCK e World Shipping Council (WSC).

Informazioni Marittime

Focus

ETS e lavoro marittimo: Stefano Messina fa il punto all'assemblea di Assarmatori

Esaminate le criticità di un'applicazione indiscriminata del regime e i problemi della gente di mare impiegata nei servizi navali a corto raggio Applicazione del regime ETS e lavoro marittimo . Questi i temi principali che il presidente di Assarmatori Stefano Messina , ha ritenuto opportuno approfondire nell'intervento tenuto a Roma nel corso dell'assemblea dell'associazione. Ragionando in particolare sulle criticità. "Ci preoccupano, a dir poco - ha dichiarato -, l'applicazione indifferenziata del regime ETS e le conseguenze della FuelEU al fragile settore dei traghetti che effettuano il collegamento con le isole maggiori e i servizi delle Autostrade del Mare, i quali sono da tempo un architrave della sostenibilità ambientale e sociale del trasporto". Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Messina ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025 alla presenza, fra gli altri, del vice presidente del Consiglio e ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del ministro della Salute Orazio Schillaci e del vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del vice presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente Messina - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato Messina, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori. La cantieristica Messina ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei, potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il 'Made in Europe'".



Esaminate le criticità di un'applicazione indiscriminata del regime e i problemi della gente di mare impiegata nei servizi navali a corto raggio Applicazione del regime ETS e lavoro marittimo . Questi i temi principali che il presidente di Assarmatori Stefano Messina , ha ritenuto opportuno approfondire nell'intervento tenuto a Roma nel corso dell'assemblea dell'associazione. Ragionando in particolare sulle criticità. "Ci preoccupano, a dir poco - ha dichiarato -, l'applicazione indifferenziata del regime ETS e le conseguenze della FuelEU al fragile settore dei traghetti che effettuano il collegamento con le isole maggiori e i servizi delle Autostrade del Mare, i quali sono da tempo un architrave della sostenibilità ambientale e sociale del trasporto". Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Messina ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025 alla presenza, fra gli altri, del vice presidente del Consiglio e ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del ministro della Salute Orazio Schillaci e del vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del vice presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente Messina - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato Messina,

Informazioni Marittime

Focus

Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei". La Burocrazia Messina ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocrazizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il lavoro marittimo Passando al lavoro marittimo ed in particolare quello che, migliaia uomini e donne nostri connazionali, compiono sulle navi dedicate al collegamento con le isole minori o nei servizi costieri a servizio dell'industria e delle comunità insulari, Messina si chiede: "è mai possibile che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extra comunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi (quasi tutti se non tutti italiani) che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio?" "Forse è questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di una anagrafe digitale dei marittimi? Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione. Ricordo anche l'altissimo tasso di contrattazione collettiva nel nostro settore, è facile fare il Presidente di Assarmatori quando non ci sono scioperi, non ci sono tensioni sociali fortissime come in altri settori con le Organizzazioni Sindacali e con i lavoratori! Noi lavoriamo per fare prosperare il lavoro, farlo crescere, implementare sempre più e per quanto possibile il benessere e la stabilità dei lavoratori. Questo è il nostro vero welfare! Siamo membri del CNEL e vorrei sottolineare il lavoro del presidente Brunetta al riguardo". Nel corso dell'assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di **Genova** per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal direttore de Il Secolo XIX , Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, ceo di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia. Condividi Tag assarmatori lavoro Articoli correlati.

Borse di studio per facilitare l'accesso al lavoro marittimo

Assegnate in ordine cronologico, ne sono disponibili 150 **GENOVA**. Borse di studio per corsi di addestramento di base (basic training) e di familiarizzazione alla security (security awareness) per i diplomati degli istituti tecnici, indirizzo trasporti e logistica, che desiderano entrare nel mondo del lavoro marittimo. È l'opportunità che arriva dal Fondo Nazionale Marittimi: le prime domande stanno iniziando ad arrivare, in concomitanza con il termine degli esami di maturità dei ragazzi degli istituti nautici di tutta Italia (i ragazzi devono già essere in possesso di libretto di navigazione e essere iscritti alla prima categoria). Si tratta di borse di studio del valore di 1.500 euro, vengono assegnate in ordine cronologico di presentazione delle domande, fino ad esaurimento dei posti disponibili (150). Obiettivo: facilitare l'accesso dei giovani diplomati al mondo del lavoro marittimo. «È una bellissima opportunità per i ragazzi che vogliono intraprendere questa carriera, affacciarsi al mondo del trasporto marittimo e mettersi alla prova», dicono dal quartier generale del fondo. Nota: i corsi sono fondamentali per ottenere l'autorizzazione all'imbarco in qualità di allievo ufficiale. A chi ci si rivolge: diplomati degli istituti tecnici, indirizzo trasporti e logistica (ex istituto nautico). Cosa copre: i corsi di basic training e security awareness. Importo: 1.500 euro per ciascuna borsa di studio. Come fare domanda: attraverso il modulo di adesione, allegando la documentazione richiesta. Modalità di assegnazione: in ordine cronologico di presentazione delle domande, fino ad esaurimento delle borse disponibili. Scadenza: le domande si intendono acquisite solo se inoltrate tramite il modulo di adesione e corredate di tutti gli allegati. Dove trovare info: il bando per le borse di studio è disponibile sul portale del lavoro marittimo (lavoromarittimo.mit.gov.it/fondo-nazionale-marittimi/) «Abbiamo chiesto, - viene sottolineato da parte del fondo - nell'iter di conversione del Decreto Infrastrutture, di poter avere anche più risorse per poter aumentare dal prossimo anno questo strumento, nonché sviluppare progetti utili alla digitalizzazione del settore, come ribadito anche durante il recente convegno sul lavoro marittimo a Procida».



Assegnate in ordine cronologico, ne sono disponibili 150 **GENOVA**. Borse di studio per corsi di addestramento di base (basic training) e di familiarizzazione alla security (security awareness) per i diplomati degli istituti tecnici, indirizzo trasporti e logistica, che desiderano entrare nel mondo del lavoro marittimo. È l'opportunità che arriva dal Fondo Nazionale Marittimi: le prime domande stanno iniziando ad arrivare, in concomitanza con il termine degli esami di maturità dei ragazzi degli istituti nautici di tutta Italia (i ragazzi devono già essere in possesso di libretto di navigazione e essere iscritti alla prima categoria). Si tratta di borse di studio del valore di 1.500 euro, vengono assegnate in ordine cronologico di presentazione delle domande, fino ad esaurimento dei posti disponibili (150). Obiettivo: facilitare l'accesso dei giovani diplomati al mondo del lavoro marittimo. «È una bellissima opportunità per i ragazzi che vogliono intraprendere questa carriera, affacciarsi al mondo del trasporto marittimo e mettersi alla prova», dicono dal quartier generale del fondo. Nota: i corsi sono fondamentali per ottenere l'autorizzazione all'imbarco in qualità di allievo ufficiale. A chi ci si rivolge: diplomati degli istituti tecnici, indirizzo trasporti e logistica (ex istituto nautico). Cosa copre: i corsi di basic training e security awareness. Importo: 1.500 euro per ciascuna borsa di studio. Come fare domanda: attraverso il modulo di adesione, allegando la documentazione richiesta. Modalità di assegnazione: in ordine cronologico di presentazione delle domande, fino ad esaurimento delle borse disponibili. Scadenza: le domande si intendono acquisite solo se inoltrate tramite il modulo di adesione e corredate di tutti gli allegati. Dove trovare info: il bando per le borse di studio è disponibile sul portale del lavoro marittimo (lavoromarittimo.mit.gov.it/fondo-nazionale-marittimi/) «Abbiamo chiesto, - viene sottolineato da parte del fondo - nell'iter di conversione del Decreto Infrastrutture, di poter avere anche più risorse per poter aumentare dal prossimo anno questo

Il rinnovo della flotta di traghetti «non possiamo pagarlo solo noi armatori»

Messina (Assarmatori): l' "Ets" al 50% se ne va per pagare il debito pubblico ROMA. «La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori». Non l'ha proprio mandata a dire Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione che raggruppa sotto le insegne di Confraspporto-Confcommercio una parte degli armatori: ha aperto il meeting annuale chiamando in causa tanto il governo che il Parlamento. Messina, l'ha fatto avendo davanti lo schieramento di ministri che quest'anno hanno partecipato all'assemblea dell'organizzazione di categoria: Antonio Tajani, vicepremier e ministro degli esteri, più i ministri Adolfo Urso (imprese e made in Italy), Nello Musumeci (protezione civile e politiche del mare), Orazio Schillaci (salute), oltre al viceministro delle infrastrutture Edoardo Rixi e con i videomessaggi della presidente del consiglio Giorgia Meloni e del vicepresidente esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. «È ora di dire la verità sulla favoletta dell' "Ets", il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza». L'attacco di Messina ha alzato il velo: «Non è così», parola del leader di Assarmatori che ha rivelato come la metà di questi fondi «è oggi destinato a tamponare il debito pubblico». Per Messina bisogna che tali soldi siano reindirizzati «al settore che li ha generati e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti: rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori». Il presidente dell'organizzazione degli armatori Confraspporto ha messo sotto la lente anche il tema del rilancio della cantieristica europea, che si infila nel bel mezzo delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dalla Casa Bianca per la sostenere la cantieristica Usa con una «offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico». Messina punta il dito: in Europa, - queste le sue argomentazioni - anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri del nostro Continente, c'è chi immagina di andare verso misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il "Made in Europe". Aggiungendo poi: «Come accade con l' "Ets", le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di aiuti di stato a favore dei cantieri europei». Non è finita qui. Le note dolenti riguardano anche il lavoro marittimo. «È mai possibile - è la sferzata del Il numero uno dell'associazione armatoriale - che il nostro Paese sostenga economicamente



Messina (Assarmatori): l' "Ets" al 50% se ne va per pagare il debito pubblico ROMA. «La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori». Non l'ha proprio mandata a dire Stefano Messina, presidente di Assarmatori, l'associazione che raggruppa sotto le insegne di Confraspporto-Confcommercio una parte degli armatori: ha aperto il meeting annuale chiamando in causa tanto il governo che il Parlamento. Messina, l'ha fatto avendo davanti lo schieramento di ministri che quest'anno hanno partecipato all'assemblea dell'organizzazione di categoria: Antonio Tajani, vicepremier e ministro degli esteri, più i ministri Adolfo Urso (imprese e made in Italy), Nello Musumeci (protezione civile e politiche del mare), Orazio Schillaci (salute), oltre al viceministro delle infrastrutture Edoardo Rixi e con i videomessaggi della presidente del consiglio Giorgia Meloni e del vicepresidente esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. «È ora di dire la verità sulla favoletta dell' "Ets", il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza». L'attacco di Messina ha alzato il velo: «Non è così», parola del leader di Assarmatori che ha rivelato come la metà di questi fondi «è oggi destinato a tamponare il debito pubblico». Per Messina bisogna che tali soldi siano reindirizzati «al settore che li ha generati e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti: rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori». Il presidente dell'organizzazione degli armatori Confraspporto ha messo sotto la lente anche il tema del rilancio della cantieristica europea, che si infila nel bel mezzo delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dalla Casa Bianca per la sostenere la cantieristica Usa con una «offerta di costruzioni navali che sia

La Gazzetta Marittima

Focus

i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale?». Le domande sono come le ciliegie, una tira l'altra: «È forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi?». Per Messina è «di certo una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee: noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione». Un ulteriore fronte riguarda «l'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione»: è così che, a giudizio di Messina, si rilancerebbe «la competitività di una bandiera italiana che, invece, continua a perdere tonnellaggio a causa del "flagging out" verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate». Nel corso dell'assemblea il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di **Genova** per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito del meeting di Assarmatori è stato seguito poi da una tavola rotonda, moderata dal direttore del Secolo XIX, Michele Brambilla, alla quale hanno preso parte Salvatore Deidda (presidente della commissione trasporti della Camera), Marco Bisagno (presidente del cantiere T. Mariotti), Vincenzo Franza (amministratore delegato di Caronte & Tourist Isole Minori), Mauro Mallone (presidente del Comitato Ets), e Christos Stylianides (ex ministro greco del settore navigazione e politica insulare).

Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"

ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano **Messina**, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confrasperto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléance che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente **Messina** - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato **Messina**, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori". **Messina** ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei,



potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il 'Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei". **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. "È mai possibile - la provocazione di **Messina** - che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? È forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione". Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia. - foto ufficio stampa Assarmatori - (ITALPRESS). fsc/com 01-Lug-25 14:30.

Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"

ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano **Messina**, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléance che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente **Messina** - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato **Messina**, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori". **Messina** ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri



ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano Messina, Presidente di Assarmatori (Associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléance che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente Messina - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto

LiveSicilia

Focus

europei, potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il 'Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei". **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. "E' mai possibile - la provocazione di **Messina** - che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? E' forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione". Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia. - foto ufficio stampa Assarmatori - (ITALPRESS).

Miniere e riciclo: i porti italiani verso il ruolo di hub

Francesco Filiali

ROMA Il Programma Nazionale di Esplorazione Mineraria avvia 14 cantieri geologici per litio e terre rare. L'Italia prova a costruire una propria autonomia strategica, tra miniere, porti e impianti di riciclo. Il programma CITE e le ricadute industriali Con un decreto approvato il 1° luglio, il Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (CITE) ha dato il via libera al Programma Nazionale di Esplorazione Mineraria (PNEM). Il piano prevede 14 cantieri di indagine geologica distribuiti in Lombardia, Piemonte, Toscana, Emilia-Romagna, Sardegna e Calabria, con un investimento iniziale di 3,5 milioni di euro. L'obiettivo è mappare, entro giugno 2026, le eventuali risorse estraibili di litio, rame, manganese, fluoro e soprattutto terre rare, tra cui neodimio e disprosio, fondamentali per la transizione energetica. I rilievi coordinati dall'ISPRA si baseranno su tecniche di telerilevamento, prospezione magnetica e carotaggi mirati. Secondo il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, il piano è una leva per rafforzare la sovranità industriale italiana e ridurre la dipendenza da Paesi terzi in settori strategici come l'e-mobility e le rinnovabili. Attualmente, l'Italia importa oltre l'85% delle materie prime critiche. In prospettiva, i risultati delle indagini potrebbero portare all'apertura dei primi cantieri di estrazione entro il 2027, con iter autorizzativi semplificati, in linea con le disposizioni del Critical Raw Materials Act dell'Unione Europea. Riciclo industriale e il caso Portovesme Parallelamente all'attività esplorativa, l'Italia si muove anche sul fronte del riciclo avanzato delle terre rare. In Sardegna, presso lo stabilimento Glencore di Portovesme, è in fase di sviluppo un impianto considerato strategico dalla Commissione Europea: si tratta dell'EU Critical Raw Materials Hub, progettato per recuperare metalli critici da batterie esauste e scarti metallurgici. L'impianto, secondo i dati diffusi da Circularity e dal MIMIT, sarà in grado di generare volumi sufficienti per alimentare la produzione di circa 600.000 veicoli elettrici all'anno, contribuendo a costruire una filiera italiana del riciclo e dell'economia circolare. Il progetto sardo si affianca ad altri tre cantieri industriali attivi in Veneto, Toscana e Lazio, in cui si sperimentano tecnologie come l'idrometallurgia e la precipitazione in acqua supercritica, con rendimenti di recupero superiori al 99%. L'obiettivo condiviso è integrare miniere e impianti di trattamento con il sistema logistico-portuale nazionale, così da ottimizzare i flussi inbound (import di reagenti) e outbound (esportazione di concentrati raffinati), attraverso hub strategici come Livorno, Trieste e Taranto. Verso una governance globale delle materie critiche In un contesto internazionale sempre più competitivo, l'iniziativa italiana si inserisce nel più ampio dibattito sulla governance globale delle terre rare. Un gruppo di scienziati guidato dal prof. Saleem Ali (University of Delaware) ha recentemente proposto, sulle pagine della rivista Science, la



Messaggero Marittimo

Focus

creazione di un Global Minerals Trust: un meccanismo multilaterale che garantisca trasparenza, accesso equo alle risorse e verifiche ambientali, sul modello dell'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica. In Italia, l'Accademia dei Lincei ha rilanciato l'appello sottolineando la necessità di una strategia nazionale che coniughi esplorazione domestica, diplomazia mineraria e riconversione sostenibile delle catene logistiche, ponendo i porti italiani come snodi chiave di una nuova filiera industriale basata su innovazione, sicurezza e autonomia tecnologica.

Messina: "Stop a penalizzazione marittimi italiani"

Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano **Messina**, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confraspporto-Concommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice

Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori ha affermato esplicitamente **Messina** ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo ecologico su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza. Non è così, ha rivelato **Messina**, precisando che il 50% di questi fondi è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori. Stefano **Messina** ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: In Europa ha detto c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei,



Port News

Focus

potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei. **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. È mai possibile la provocazione di **Messina** che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? È forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione. Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia.

Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"

ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano Messina, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confrasperto-Confercommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice



Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente Messina - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato Messina, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori". Messina ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri

europei, potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il 'Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei". **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. "E' mai possibile - la provocazione di **Messina** - che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? E' forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione". Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia. - foto ufficio stampa Assarmatori - (ITALPRESS).

Rai News

Focus

Costa Crociere annuncia il secondo giro del mondo nel 2026

Con partenza in Giappone e arrivo in Sud America Costa **Crociere** annuncia il secondo giro del mondo nel 2026 con un itinerario tra Asia, Oceania e Sud America da Tokyo a Buenos Aires in 66 giorni a bordo di Costa Serena . La nave raddoppierà il giro del mondo già programmato a bordo di Costa Deliziosa. Saranno 15 i Paesi toccati, 26 le destinazioni e 14 le isole come Nouméa, Lifou, Suva, Tonga, Rarotonga e Tahiti nel Pacifico, mentre le Pitcairn Islands offriranno un raro sguardo su una delle comunità più isolate del mondo. La partenza è prevista il 18 ottobre 2026 da Tokyo, con arrivo a Buenos Aires il 22 dicembre 2026. "Con il nuovo giro del mondo 2026 ampliamo ulteriormente la nostra offerta con un itinerario unico nel suo genere: - commenta il vice president worldwide sales di Costa **Crociere** Luigi Stefanelli - partendo dal Giappone invece che dall'Europa, arricchiamo molto la traversata tra Oriente e Sud America passando per l'Oceania".



Assarmatori Annual Meeting 2025. Messina: "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani in favore di quelli extracomunitari"

Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano **Messina**, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice

Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente **Messina** - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato **Messina**, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori". Stefano **Messina** ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei, potrebbe



Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano Messina, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confercommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente Messina - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su

Sea Reporter

Focus

aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il 'Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei". **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocraizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. "È mai possibile - la provocazione di **Messina** - che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? È forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione". Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia.

Ship Mag

Focus

Costa Crociere presenta il nuovo giro del mondo 2026: un viaggio di 66 giorni

La partenza è prevista il 18 ottobre 2026 da Tokyo, con arrivo a Buenos Aires il 22 dicembre **Genova** - Costa Crociere presenta il nuovo giro del mondo 2026 a bordo di Costa Serena, un itinerario inedito che attraversa tre continenti - Asia, Oceania e Sud America - per un totale di 66 giorni di crociera, 15 Paesi 26 destinazioni e 14 isole. La partenza è prevista il 18 ottobre 2026 da Tokyo, con arrivo a Buenos Aires il 22 dicembre. La nave si unisce a Costa Deliziosa. Il viaggio si concluderà in Sud America, tra i paesaggi della Patagonia e della Terra del Fuoco. A San Antonio, in Cile, sarà possibile visitare Santiago. A Valparaíso e Viña del Mar, i colori del Pacifico accompagneranno i passeggeri verso sud, fino a Ushuaia, dove è prevista una overnight per esplorare la città più australe del pianeta. A Puerto Madryn, infine, si avrà l'opportunità di assistere all'avvistamento di balene e pinguini.

"Ampliamo ulteriormente la nostra offerta con un itinerario unico nel suo genere: partendo dal Giappone invece che dall'Europa, arricchiamo molto la traversata tra Oriente e Sud America passando per l'Oceania. Dopo le innovazioni su itinerari di durata minore, come l'introduzione di 'fly&cruise' su Canarie o da Hong Kong, per l'inverno 2026/2027 introduciamo innovazione anche sulle crociere più iconiche come il giro del mondo e con Serena rendiamo complementare l'offerta partendo da Tokyo e sbarcando a Buenos Aires prevedendo scali diversi. Questo itinerario rappresenta un invito a vivere la meraviglia del mondo in modo profondo e autentico, in perfetta sintonia con il nostro posizionamento 'Live Your Wonder', per offrire ai nostri ospiti non solo una crociera, ma un viaggio esperienziale" ha dichiarato Luigi Stefanelli, vice president worldwide sales di Costa Crociere.



Shipping Italy

Focus

Per Fruitimprese il congestion fee è una misura "iniqua" e "paradossale"

Politica&Associazioni L'associazione denuncia la cronica carenza di personale nei porti italiani e auspica l'introduzione di una carta dei servizi di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il congestion fee che sta entrando in vigore in alcuni dei maggiori porti italiani "rischia di dare il colpo di grazia alla logistica dei prodotti freschi del nostro Paese". A lanciare l'allarme è Fruitimprese, realtà che riunisce circa 250 imprese ortofrutticole italiane impegnate nell'attività di export-import, per un fatturato complessivo di 8 miliardi di euro.

Come ricorda l'associazione, si tratta di un sovrapprezzo, al momento di 90 euro per container, imposto da alcuni trasportatori alla committenza per i transiti nei porti italiani considerati più congestionati. Tra questi i terminal di Genova e La Spezia, dove è già entrata in vigore, e altri di Livorno, **Vado** Ligure e Marghera dove lo sarà a breve. Una misura "iniqua", secondo Fruitimprese, perché inciderà in modo rilevante sui costi logistici di prodotti di scarso valore unitario, ma anche "paradossale" perché chiede a chi già "soffre quotidianamente dei ritardi cronici della logistica portuale italiana, di pagare per questo disagio". Ovvero appunto, un segmento della committenza che già

fa i conti con attese di giorni, se non di settimane, per ottenere certificati di analisi o nulla osta fitosanitari ed è "costretto a pagare migliaia di euro per le soste e l'affitto dei magazzini refrigerati". Nella sua nota Fruitimprese spiega di non volere "alimentare la polemica in atto tra committenza e rappresentanze dei trasportatori", cui - sottolinea però - "il DI Infrastrutture ha già riconosciuto per legge una riduzione dei tempi di applicazione del sovrapprezzo per le attese dei carichi", ma di voler porre all'attenzione dell'opinione pubblica alcuni problemi presenti da anni. In primis la "cronica mancanza di personale" dei porti, in ambito doganale, sanitario e fitosanitario, così come la necessità di una "carta dei servizi che stabilisca tempi, regole e assunzione di responsabilità da parte di chi gestisce le varie fasi logistiche".

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.



Politica&Associazioni L'associazione denuncia la cronica carenza di personale nei porti italiani e auspica l'introduzione di una carta dei servizi di REDAZIONE SHIPPING ITALY Il congestion fee che sta entrando in vigore in alcuni dei maggiori porti italiani "rischia di dare il colpo di grazia alla logistica dei prodotti freschi del nostro Paese". A lanciare l'allarme è Fruitimprese, realtà che riunisce circa 250 imprese ortofrutticole italiane impegnate nell'attività di export-import, per un fatturato complessivo di 8 miliardi di euro. Come ricorda l'associazione, si tratta di un sovrapprezzo, al momento di 90 euro per container, imposto da alcuni trasportatori alla committenza per i transiti nei porti italiani considerati più congestionati. Tra questi i terminal di Genova e La Spezia, dove è già entrata in vigore, e altri di Livorno, Vado Ligure e Marghera dove lo sarà a breve. Una misura "iniqua", secondo Fruitimprese, perché inciderà in modo rilevante sui costi logistici di prodotti di scarso valore unitario, ma anche "paradossale" perché chiede a chi già "soffre quotidianamente dei ritardi cronici della logistica portuale italiana, di pagare per questo disagio". Ovvero appunto, un segmento della committenza che già fa i conti con attese di giorni, se non di settimane, per ottenere certificati di analisi o nulla osta fitosanitari ed è "costretto a pagare migliaia di euro per le soste e l'affitto dei magazzini refrigerati". Nella sua nota Fruitimprese spiega di non volere "alimentare la polemica in atto tra committenza e rappresentanze dei trasportatori", cui - sottolinea però - "il DI Infrastrutture ha già riconosciuto per legge una riduzione dei tempi di applicazione del sovrapprezzo per le attese dei carichi", ma di voler porre all'attenzione dell'opinione pubblica alcuni problemi presenti da anni. In primis la "cronica mancanza di personale" dei porti, in ambito doganale, sanitario e fitosanitario, così come la necessità di una "carta dei servizi che stabilisca tempi, regole e assunzione di responsabilità da parte di chi gestisce le varie fasi

Shipping Italy

Focus

Allarme di Assarmatori sulla fuga da Gioia Tauro e dalla bandiera italiana

Politica&Associazioni L'associazione presieduta da Stefano Messina al suo annual meeting ha messo nel mirino in particolare l'Ets e ha lanciato una sorta di ultimatum prima che prenda forma il flagging out del naviglio italiano verso altri registri Ue di Nicola Capuzzo Roma - Bandiera italiana, Ets, lavoro marittimo, transhipment di container, ambientalismo ideologico, cantieristica navale e rinnovo dei traghetti. Questi i principali argomenti e segnali d'allarme messi al centro della propria relazione da parte di Stefano Messina, presidente di Assarmatori, durante l'annual meeting appena andato in scena a Roma. L'allarme forse più imminente (che sapeva tanto di ultimatum) sembra essere quello sul rischio di un progressivo flagging out da parte degli armatori italiani pronti a issare sulle proprie navi i vessilli di altri registri europei maggiormente competitivi ed efficienti. "Noi armatori italiani siamo molto attratti dai registri europei, Malta in primis. Non cerchiamo paradisi fiscali ma efficienza. La bandiera italiana sta drammaticamente calando (secondo gli ultimi numeri disponibili si parla di un ulteriore decremento del 15% in tonnellate di stazza lorda); il prestigio e la storia del tricolore a poppa non sono più sufficienti per mantenerne l'impiego" è stato il monito di Messina. A fargli eco durante la tavola rotonda è stato Vincenzo Franza, a.d. di Caronte&Tourist, che ha detto: "In Italia ora stiamo ragionando sul cambio bandiera non solo per competitività fiscale ma anche funzionale e amministrativa". L'armatore siciliano ha lamentato una "riforme del Codice della navigazione non completata, un Corpo delle Capitanerie che ha ridotto il personale dedicato a certe funzioni, una burocrazia difensiva, ecc. Oggi vediamo bandiere comunitarie serie gestire in maniera automatica funzioni che in Italia richiedono 10 persone". Poi il lancio di una provocazione (che forse potrebbe non rimanere solo tale): "Ogni armatore dovrebbe mettere una nave in un registro extra-europeo perché costi, complessità e regolamenti della bandiera italiana sono parte delle cause per cui oggi gli stipendi sono bassi e si fatica a trovare nuove risorse. Come armatori abbiamo la possibilità di trovare una scappatoia che non vorremmo seguire". A chi gli ha fatto notare che la burocrazia in Italia pesa non solo sul settore del trasporto marittimo, Franza lapidario ha risposto dicendo: "Noi però possiamo cambiare bandiera alle navi, gli altri no. Ma non vorremmo approfittarne". Al tema del lavoro marittimo è stato dedicato un passaggio della relazione di Messina, con riferimento in particolare agli impiegati sulle navi dedicate al collegamento con le isole minori o nei servizi costieri a servizio dell'industria e delle comunità insulari. "È mai possibile - ha chiesto il presidente di Assarmatori - che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi (quasi tutti se non tutti italiani) che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio? Forse è questa la



Politica&Associazioni L'associazione presieduta da Stefano Messina al suo annual meeting ha messo nel mirino in particolare l'Ets e ha lanciato una sorta di ultimatum prima che prenda forma il flagging out del naviglio italiano verso altri registri Ue di Nicola Capuzzo Roma - Bandiera italiana, Ets, lavoro marittimo, transhipment di container, ambientalismo ideologico, cantieristica navale e rinnovo dei traghetti. Questi i principali argomenti e segnali d'allarme messi al centro della propria relazione da parte di Stefano Messina, presidente di Assarmatori, durante l'annual meeting appena andato in scena a Roma. L'allarme forse più imminente (che sapeva tanto di ultimatum) sembra essere quello sul rischio di un progressivo flagging out da parte degli armatori italiani pronti a issare sulle proprie navi i vessilli di altri registri europei maggiormente competitivi ed efficienti. "Noi armatori italiani siamo molto attratti dai registri europei, Malta in primis. Non cerchiamo paradisi fiscali ma efficienza. La bandiera italiana sta drammaticamente calando (secondo gli ultimi numeri disponibili si parla di un ulteriore decremento del 15% in tonnellate di stazza lorda); il prestigio e la storia del tricolore a poppa non sono più sufficienti per mantenerne l'impiego" è stato il monito di Messina. A fargli eco durante la tavola rotonda è stato Vincenzo Franza, a.d. di Caronte&Tourist, che ha detto: "In Italia ora stiamo ragionando sul cambio bandiera non solo per competitività fiscale ma anche funzionale e amministrativa". L'armatore siciliano ha lamentato una "riforme del Codice della navigazione non completata, un Corpo delle Capitanerie che ha ridotto il personale dedicato a certe funzioni, una burocrazia difensiva, ecc. Oggi vediamo bandiere comunitarie serie gestire in maniera automatica funzioni che in Italia richiedono 10 persone". Poi il lancio di una provocazione (che forse potrebbe non rimanere solo tale): "Ogni armatore dovrebbe mettere una nave in un registro extra-europeo perché costi, complessità e regolamenti della bandiera

Shipping Italy

Focus

ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di una anagrafe digitale dei marittimi?" ha domandato. Assarmatori ha preannunciato che "si batterà per portare un beneficio concreto a un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione". L'Ets (Emission trading system) è più volte finito nel mirino dell'associazione armatoriale aderente a Confrtrasporto-Confercommercio, non solo per l'impatto finanziario che pesa sulle spalle delle compagnie di navigazione ma anche per il rischio di dirottamento dei traffici container. "Una rapida indagine presso i nostri associati ci ha confermato che l'opzione di trasferire il traffico di transhipment in Africa è seriamente presa in considerazione in maniera talmente concreta che sono già stati effettuati importanti investimenti in porti che non prevedono il prelievo ambientale dell'Ets. Prevediamo che nei prossimi mesi e a inizio 2026 a Gioia Tauro, che è uno snodo fondamentale della logistica del nostro Paese anche per motivi geopolitici, possa accusare un calo dei traffici". Assarmatori, a proposito di Ets, ha criticato ancora una volta il fatto che "tale prelievo viene applicato in misura indifferenziata ai vari segmenti del trasporto marittimo" e che "non tornerà al settore che lo ha generato, se non in una parte davvero risibile, insufficiente per qualsiasi reale investimento nell'ottica della decarbonizzazione". Circa 500 milioni di euro saranno a regime i soldi versati ogni anno dal trasporto marittimo su un totale (almeno doppio) incamerato dal Governo dall'Ets ma solo il 15% in capo al Ministero dei trasporti potrebbe tornare sottoforma di incentivi e sostegni allo shipping (un altro 50% è destinato al Mimit e il 70% restante al Ministero dell'economia e delle finanze). "Partiamo dal dire che il 50% di questi fondi è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Questa regola deve essere cambiata poiché i fondi devono essere reindirizzati al settore che li ha generati" è stato il messaggio chiaro di Messina. "Se si vuole affrontare il rinnovo della flotta dei traghetti italiani non bastano i fondi dell'Ets ma occorre pensare a un intervento massivo dello Stato che aiuti le iniziative degli armatori. Voglio essere chiaro: la più grande flotta di traghetti del mondo, quella che opera in Italia, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori". Messina ha rincarato ancora la dose dicendo: "Ci è stato fatto credere che i proventi generati all'interno del regime Ets dal settore marittimo sarebbero stati giustificati dal fatto che essi sarebbero stati reinvestiti nel medesimo settore per consentire interventi di abbattimento delle emissioni, ovvero per il rinnovo delle flotte, per supportare le autostrade del mare e per coprire il differenziale di costo tra i carburanti tradizionali e quelli di matrice non fossile. L'effettiva restituzione dei proventi al comparto marittimo sarà sensibilmente inferiore al valore del prelievo imposto alla merce e ai passeggeri. Quindi la Commissione Europea, che ci ha detto per tre anni che questo sacrificio avrebbe dato i suoi frutti, sbagliava, e sbagliava di grosso perché l'importo che avremo a disposizione sarà solo una modestissima frazione di quanto si necessita per la decarbonizzazione dello shipping". Un ultimo passaggio critico il presidente di Assarmatori lo ha dedicato a quella che per alcuni è stata un'invasione di campo dell'Authority dei Trasporti in materia di riforma portuale e alle nomine dei presidenti di Autorità di sistema portuale,

Shipping Italy

Focus

molte delle quali sono state aspramente criticate perché non sembrano rispettare il requisito dell'ampia e comprovata esperienza in materia. "L'archetipo che regge il quadro giuridico di riferimento non può che essere uno e non può essere messo in discussione dall'adozione di misure di regolazione da parte di Art che, lo dico chiaramente, appaiono sovrapporsi, addirittura con effetti escludenti, ai poteri che l'ordinamento ha attribuito all'Autorità di Sistema portuale in primis e alla Vigilanza del ministero dei Trasporti. Questa nostra posizione - ha proseguito Messina - non è ideologica, è importante lavorare in un quadro certo stabilito da regole che scaturiscono da processi democratici affidati alla Politica e al decisore governativo. Mi auguro pertanto che si trovi un punto di chiarezza per evitare che la nostra logistica viva una nuova stagione di regole sovrapposte che non fanno che confondere operatori e investitori ponendosi quali ostacoli allo sviluppo dei traffici e degli investimenti". E infine: "I presidenti di Adsp non possono essere una sorta di sottogoverno. Serve che abbiano comprovata esperienza in materia di porti e che debbano potersi scegliere i segretari generali".

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

Focus

"Per rilanciare la cantieristica navale l'Italia vuole superare le norme Ue sugli aiuti di Stato"

Cantieri Messaggio univoco della premier Meloni, Messina, Rixi e Bisagno per far sì che si possa realizzare nel nostro Paese il rinnovamento del naviglio nazionale di traghetti di Nicola Capuzzo Roma - In Italia la cantieristica navale, per costruire e per rimettere a nuovo soprattutto traghetti, "rimane un'eccellenza ma c'è un problema di capacità produttiva e di prezzo. L'Italia per i traghetti non è in grado di offrire capacità produttiva e prezzi competitivi. Serve aprire alla possibilità di costruire fuori Europa per raggiungere il rinnovo flotta traghetti". Oppure "concentrarsi sul ritorno alla competitività dei cantieri europei senza disincentivare, magari attraverso misure protezionistiche, gli armatori dall'acquisto di navi fuori Europa. Quando il danno provocato dal divieto degli aiuti di stato sarà riparato noi armatori torneremo a costruire in Europa". La navalmeccanica è stata, insieme all'Ets e alla competitività della bandiera italiana per le navi, uno dei temi centrali dell'annual meeting di Assarmatori che ha visto chiudersi il secondo mandato di Stefano Messina alla presidenza. Secondo l'associazione degli armatori aderente a Confrtrasporto-Confercommercio "l'unica cantieristica che è in grado di assecondare gli ordini di nuove navi con velocità e a costi realistici è quella asiatica. La nostra, dopo l'assurda messa al bando degli aiuti decisa dalla solita politica suicida dell'Europa, si è concentrata su segmenti ad alto valore aggiunto. È quindi un bene tornare a parlare di politica industriale marittima europea" sono state le parole di Messina. Un messaggio coerente con quanto evidenziato dalla premier Giorgia Meloni che, durante il suo video messaggio per l'assemblea di Assarmatori, ha detto: "Due anni fa il governo ha approvato il Piano del mare per il triennio 2023-25, sono molti i risultati raggiunti insieme ma c'è tanto lavoro ancora da fare per questo siamo impegnati nella definizione della seconda edizione del Piano del mare per il triennio 2026-2028, lo stiamo facendo con un approccio ancora più pragmatico ai singoli obiettivi, cercando di fare sintesi tra la legislazione internazionale, la legislazione europea quella nazionale: l'obiettivo è dare agli operatori del settore un quadro snello e chiaro evitando duplicazioni e sovrapposizioni che rischiano di minare la competitività delle nostre imprese". La presidente del Consiglio ha poi aggiunto: "Stiamo lavorando anche per definire una strategia industriale marittima in grado di aiutare e sostenere i cantieri navali europei a far fronte alla concorrenza asiatica. Un tema su cui si sta muovendo la stessa Commissione europea. Traguardi ambiziosi che vogliamo raggiungere insieme a voi". "Bisogna andare in Europa a smantellare questo sistema che impedisce di dare un contributo agli armatori per rinnovare il naviglio e fare innovazione. Spagna, Francia e Germania l'hanno sempre fatto in passato" è stato il pensiero espresso da Marco Bisagno, presidente del cantiere navale genovese T.Mariotti. "Oggi l'Europa non consente di sostenere cantieri o armatori nel rinnovamento delle flotte



Cantieri Messaggio univoco della premier Meloni, Messina, Rixi e Bisagno per far sì che si possa realizzare nel nostro Paese il rinnovamento del naviglio nazionale di traghetti di Nicola Capuzzo Roma - In Italia la cantieristica navale, per costruire e per rimettere a nuovo soprattutto traghetti, "rimane un'eccellenza ma c'è un problema di capacità produttiva e di prezzo. L'Italia per i traghetti non è in grado di offrire capacità produttiva e prezzi competitivi. Serve aprire alla possibilità di costruire fuori Europa per raggiungere il rinnovo flotta traghetti". Oppure "concentrarsi sul ritorno alla competitività dei cantieri europei senza disincentivare, magari attraverso misure protezionistiche, gli armatori dall'acquisto di navi fuori Europa. Quando il danno provocato dal divieto degli aiuti di stato sarà riparato noi armatori torneremo a costruire in Europa". La navalmeccanica è stata, insieme all'Ets e alla competitività della bandiera italiana per le navi, uno dei temi centrali dell'annual meeting di Assarmatori che ha visto chiudersi il secondo mandato di Stefano Messina alla presidenza. Secondo l'associazione degli armatori aderente a Confrtrasporto-Confercommercio "l'unica cantieristica che è in grado di assecondare gli ordini di nuove navi con velocità e a costi realistici è quella asiatica. La nostra, dopo l'assurda messa al bando degli aiuti decisa dalla solita politica suicida dell'Europa, si è concentrata su segmenti ad alto valore aggiunto. È quindi un bene tornare a parlare di politica industriale marittima europea" sono state le parole di Messina. Un messaggio coerente con quanto evidenziato dalla premier Giorgia Meloni che, durante il suo video messaggio per l'assemblea di Assarmatori, ha detto: "Due anni fa il governo ha approvato il Piano del mare per il triennio 2023-25, sono molti i risultati raggiunti insieme ma c'è tanto lavoro ancora da fare per questo siamo impegnati nella definizione della seconda edizione del Piano del mare per il triennio 2026-2028, lo stiamo facendo con un approccio ancora più

Shipping Italy

Focus

mentre bisognerebbe prima smantellare questo divieto a sostenere chi vorrebbe investire. In passato per il trattamento delle acque nere (al fine di vietarne lo scarico a mare) era stato finanziato con tempi e stanziamenti precisi un piano simile" ha ricordato l'esperto imprenditore genovese. Sulla stessa lunghezza d'onda anche il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, che durante il suo intervento ha affermato come ci siano "grandi difficoltà a realizzare le nostre navi all'interno del continente europeo" per questo ha preannunciato un piano per "esentare dagli aiuti di Stato gli aiuti alla cantieristica. Se non lo faremo troveremo un muro incredibile non solo sulle nuove costruzioni ma anche sul refitting delle navi. Abbiamo una cronica mancanza di bacini per nuove costruzioni". Secondo il viceministro la rota da seguire prevede "anche investimenti diretti da parte dello Stato che non ricadano sotto procedura d'infrazione europea. Bisogna far capire all'Ue che non si può gestire l'economia del mare in una bolla". Nel frattempo Rixi, a proposito di Ets, ha preannunciato che "il 15% del Mit andrà tutto all'economia marittima. Stiamo aspettando dal Mase (Ministero dell'ambiente, ndr) le quote di ripartizione dell'Ets anche per potenziare le autostrade del mare. Rischiamo che shift modale dalla strada al mare finisca al contrario. La ripartizione della distribuzione dell'Ets (al netto di quanto è destinato a ripagare il debito pubblico) è stata fatta: al Mase va il 70%, un 15% al Mimit (Ministero delle Imprese e del Made in Italy, ndr) e il restante 15% al Mit". Il trasporto marittimo italiano a regime si stima che verserà nelle casse pubbliche circa 500 milioni di euro nell'ambito di un gettito complessivo derivante dall'Ets stimato in almeno il doppio. Mauro Mallone, presidente del comitato Ets, ricordando e illustrando la consultazione pubblica in atto ha auspicabile che venga applicato "un onere unico per gli armatori di qualsiasi nazionalità, non solo europei" così come ha chiesto che vengano incluse nel pagamento di questa tassa "anche le navi fra 400 e 5.000 GT. Si parla di 5 mila navi che pesano per il 9% delle emissioni globali del trasporto marittimo). 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 Allarme di Assarmatori sulla fuga da **Gioia Tauro** e dalla bandiera italiana.

Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"

ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano **Messina**, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confraspporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléance che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente **Messina** - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato **Messina**, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori". **Messina** ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente la competitività dei cantieri europei,



ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano Messina, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confraspporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléance che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente Messina - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il

Sicilia 20 News

Focus

potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il 'Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei". **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. "E' mai possibile - la provocazione di **Messina** - che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? E' forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione". Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia.- foto ufficio stampa Assarmatori -(ITALPRESS).

Assarmatori, Messina "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani"

Tag: Redazione | martedì 01 Luglio 2025 - 19:09 ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano **Messina**, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente **Messina** - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato **Messina**, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori". **Messina** ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente



Tag: Redazione | martedì 01 Luglio 2025 - 19:09 ROMA (ITALPRESS) - Immediato superamento della distorsione per cui l'Italia sostiene economicamente i marittimi extracomunitari impiegati nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi italiani imbarcati sulle navi che effettuano i collegamenti di corto raggio. E definizione di un intervento mirato dello Stato per favorire il rinnovo e il ringiovanimento delle flotte dei traghetti in un mercato che non può essere supportato economicamente solo da finanziamenti privati; quindi, un nuovo schema di aiuti pubblici per i cantieri europei per rilanciare concretamente la cantieristica del continente senza ricorrere a insensate misure protezionistiche. Muovendo circostanziate critiche alla politica marittima, industriale e ambientalista seguita negli ultimi anni dall'Unione europea, Stefano Messina, Presidente di Assarmatori (l'Associazione aderente a Confrtrasporto-Confcommercio che riunisce armatori italiani, europei e di Paesi terzi che operano regolarmente in Italia), ha indirizzato al Governo e al Parlamento un vero e proprio cahier de doléances che fa perno su queste richieste. E lo ha fatto aprendo l'Annual Meeting 2025, che si è tenuto a Roma alla presenza, fra gli altri, del Vice Presidente del Consiglio e Ministro per gli Affari Esteri e la Cooperazione Internazionale, Antonio Tajani, del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, del Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, del Ministro della Salute Orazio Schillaci e del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi. L'Assemblea ha ricevuto anche i videomessaggi del Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni e del Vice Presidente Esecutivo della Commissione europea, Raffaele Fitto. "La più grande flotta di traghetti al mondo, quella italiana, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori - ha affermato esplicitamente **Messina** - ed è ora di dire la verità sulla favoletta dell'ETS, il prelievo "ecologico" su merci e passeggeri che avrebbe dovuto produrre proventi per il comparto marittimo al fine di finanziare innovazione, rinnovo della flotta, sicurezza". "Non è così", ha rivelato **Messina**, precisando che il 50% di questi fondi "è oggi destinato a tamponare il debito pubblico. Una modalità che deve essere cambiata, reindirizzando quelle risorse al settore che le ha generate e affrontando così, in modo concreto, il tema del rinnovo della flotta traghetti; rinnovo per il quale è indispensabile un intervento concreto dello Stato che affianchi le iniziative degli armatori". **Messina** ha anche evidenziato il tema del rilancio della cantieristica europea, tornato di scottante attualità alla luce delle guerre commerciali in atto e della crociata lanciata dall'amministrazione americana, per la creazione non solo di una cantieristica USA, ma anche di un'offerta di costruzioni navali che sia alternativa al monopolio asiatico: "In Europa - ha detto - c'è chi vorrebbe sostenere un approccio protezionistico che, anziché promuovere attivamente

TempoStretto

Focus

la competitività dei cantieri europei, potrebbe aprire la strada a misure di stampo protezionistico per chi non sceglie il 'Made in Europe'. Come accade con l'ETS, le politiche comunitarie generano forti contraddizioni fra metodo e obiettivi da raggiungere. Siamo favorevoli e assolutamente convinti, e in questo gli armatori sono pronti a recitare la loro parte, della necessità di rilanciare la cantieristica europea in segmenti dove ha perso leadership e competenze. Tuttavia, questo obiettivo non può essere perseguito attraverso mere politiche protezionistiche. Occorre ridisegnare, in coerenza con il mercato, un regime di Aiuti di Stato a favore dei cantieri europei". **Messina** ha quindi acceso i riflettori sull'urgenza di una massiccia opera di sburocratizzazione dell'ordinamento della navigazione e di digitalizzazione, fattori che rilancerebbero la competitività di una bandiera italiana che invece continua a perdere tonnellaggio a causa del flagging out verso bandiere di altri Stati, anche comunitari, che offrono tempi ridotti e procedure semplificate. Il Presidente dell'associazione armatoriale si è quindi concentrato sul tema del lavoro marittimo. "E' mai possibile - la provocazione di **Messina** - che il nostro Paese sostenga economicamente i marittimi extracomunitari nei servizi internazionali e di crociera e non i marittimi, quasi tutti se non tutti italiani, che lavorano sulle navi impiegate nei servizi di corto raggio e in particolare nei collegamenti con le isole che assicurano la continuità territoriale? E' forse questa la ragione per cui abbiamo rinunciato a misurare il fenomeno dei marittimi non europei non dotandoci di un'anagrafe digitale dei marittimi? Di certo è una stortura inaccettabile, su cui si è pronunciata la Commissione Europea invitando l'Italia a rispettare le regole europee. Noi ci batteremo per far rispettare queste regole e per portare un beneficio concreto ad un comparto che ha bisogno di essere messo al centro delle politiche di sostegno all'occupazione". Nel corso dell'Assemblea odierna, il Premio Assarmatori 2025, tradizionale riconoscimento consegnato dall'Associazione, è andato alla Fondazione Stella Maris di Genova per il suo lavoro di sostegno e cura proprio nei confronti del personale marittimo. Il dibattito dell'Annual Meeting è stato arricchito, inoltre, da una tavola rotonda moderata dal Direttore de Il Secolo XIX, Michele Brambilla, cui hanno preso parte Salvatore Deidda, Presidente della Commissione Trasporti della Camera, Marco Bisagno, Presidente del cantiere T.Mariotti, Vincenzo Franza, CEO di Caronte & Tourist Isole Minori, Mauro Mallone, Presidente del Comitato ETS, e Christos Stylianides, già Ministro per la Navigazione e della Politica insulare della Grecia. - foto ufficio stampa Assarmatori - (ITALPRESS).

Messina (Assarmatori): "Lo Stato sostenga il rinnovo della flotta traghetti"

"La nostra cantieristica, dopo l'assurda messa al bando degli aiuti decisa dalla solita politica suicida dell'Europa, si è concentrata su segmenti ad alto valore aggiunto e non è in grado (e parlo dell'Europa e non solo degli impianti nazionali) di offrire capacità sufficiente e prezzi competitivi" Roma - "Se si vuole affrontare il rinnovo della flotta dei traghetti italiani non bastano i fondi dell'Ets, ma occorre pensare ad un intervento massivo dello Stato che aiuti le iniziative degli armatori. Voglio essere chiaro: la più grande flotta di traghetti del mondo, quella che opera in Italia, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori, che sono tutti privati. E ancora: l'unica cantieristica che è in grado di assecondare gli ordini di nuove navi con velocità e a costi realistici è quella asiatica". Lo ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, aprendo i lavori dell'annual meeting a Roma.

"La nostra, dopo l'assurda messa al bando degli aiuti decisa dalla solita politica suicida dell'Europa, si è concentrata su segmenti ad alto valore aggiunto e non è in grado (e parlo dell'Europa e non solo degli impianti nazionali) di offrire capacità sufficiente e prezzi competitivi - ha aggiunto Messina - È quindi un bene, e vedo il ministro Urso che ci gratifica con la sua presenza, tornare a parlare di politica industriale marittima europea. Tuttavia, dobbiamo concentrarci sul ritorno alla competitività dei cantieri europei senza disincentivare, magari attraverso misure protezionistiche, gli armatori dall'acquisto di navi fuori Europa. Quando il danno provocato dal divieto degli aiuti di stato sarà riparato noi armatori torneremo a costruire in Europa. Non v'è dubbio che la definizione della futura Strategia marittima industriale europea sarà un banco di prova per valutare l'impostazione di fondo che la Commissione vorrà dare alle future politiche dei trasporti". Allarme Gioia Tauro "Un banco di prova per la nuova Commissione - ha detto Messina - è la reazione tanto attesa circa l'impatto del regime Ets sulla logistica di transhipment. Qui ci si ostina a non vedere una inevitabile migrazione dei traffici a favore dei porti del Nord Africa. Ancora una volta, la pretesa della Commissione di introdurre una regolazione e poi soltanto in seguito valutarne gli effetti è assurda, perché come ci insegnano **Taranto** e Cagliari, la desertificazione portuale determinata da decisioni che hanno portato alle scelte di numerosi armatori verso porti più competitivi è un fenomeno che una volta avvenuto non consente la marcia indietro. Non è un interesse di parte. Ne vale della nostra sicurezza logistica e debbo dire che il Governo, a cominciare dal ministro Salvini, dal viceministro Rixi senza dimenticare il ministro Pichetto Fratin, più di una volta hanno sollevato questo tema in sede europea. Occorre perseverare perché, vedete, una rapida indagine presso i nostri associati ci ha confermato che l'opzione di trasferire il traffico di transhipment in Africa è seriamente presa in considerazione in maniera talmente concreta che sono



"La nostra cantieristica, dopo l'assurda messa al bando degli aiuti decisa dalla solita politica suicida dell'Europa, si è concentrata su segmenti ad alto valore aggiunto e non è in grado (e parlo dell'Europa e non solo degli impianti nazionali) di offrire capacità sufficiente e prezzi competitivi" Roma - "Se si vuole affrontare il rinnovo della flotta dei traghetti italiani non bastano i fondi dell'Ets, ma occorre pensare ad un intervento massivo dello Stato che aiuti le iniziative degli armatori. Voglio essere chiaro: la più grande flotta di traghetti del mondo, quella che opera in Italia, non potrà essere rinnovata esclusivamente con le risorse degli armatori, che sono tutti privati. E ancora: l'unica cantieristica che è in grado di assecondare gli ordini di nuove navi con velocità e a costi realistici è quella asiatica". Lo ha detto il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, aprendo i lavori dell'annual meeting a Roma. "La nostra, dopo l'assurda messa al bando degli aiuti decisa dalla solita politica suicida dell'Europa, si è concentrata su segmenti ad alto valore aggiunto e non è in grado (e parlo dell'Europa e non solo degli impianti nazionali) di offrire capacità sufficiente e prezzi competitivi - ha aggiunto Messina - È quindi un bene, e vedo il ministro Urso che ci gratifica con la sua presenza, tornare a parlare di politica industriale marittima europea. Tuttavia, dobbiamo concentrarci sul ritorno alla competitività dei cantieri europei senza disincentivare, magari attraverso misure protezionistiche, gli armatori dall'acquisto di navi fuori Europa. Quando il danno provocato dal divieto degli aiuti di stato sarà riparato noi armatori torneremo a costruire in Europa. Non v'è dubbio che la definizione della futura Strategia marittima industriale europea sarà un banco di prova per valutare l'impostazione di fondo che la Commissione vorrà dare alle future politiche dei trasporti". Allarme Gioia Tauro "Un banco di prova per la nuova Commissione - ha detto Messina - è la reazione tanto attesa circa l'impatto del regime Ets sulla logistica di

The Medi Telegraph

Focus

già stati effettuati importanti investimenti in porti che non prevedono il prelievo ambientale dell'Ets. Del resto, se una compagnia europea leader nel trasporto marittimo contenitori usa il porto di Tangeri e non paga nulla, perché altre compagnie delle medesime dimensioni e con navi assimilabili dovrebbero continuare a scalare Malta o Gioia Tauro pagando l'Ets ? È tanto difficile capirlo? Già nel corso del prossimo anno proprio Gioia Tauro, che è uno snodo fondamentale della logistica del nostro Paese anche per motivi geopolitici, potrebbe accusare un calo dei traffici. Che cosa stiamo aspettando?". Il caso Art e le nomine nei porti "Riteniamo sia necessaria chiarezza nei rapporti tra ministero dei Trasporti e Autorità di Regolazione dei Trasporti. L'archetipo che regge il quadro giuridico di riferimento non può che essere uno e non può essere messo in discussione dall'adozione di misure di regolazione da parte di Art che, lo dico chiaramente, appaiono sovrapporsi, addirittura con effetti escludenti, ai poteri che l'ordinamento ha attribuito all'Autorità di Sistema portuale in primis e alla Vigilanza del ministero", ha detto Messina. "Questa nostra posizione non è ideologica, è importante lavorare in un quadro certo stabilito da regole che scaturiscono da processi democratici affidati alla Politica e al decisore governativo. Mi auguro pertanto che si trovi un punto di chiarezza per evitare che la nostra logistica viva una nuova stagione di regole sovrapposte che non fanno che confondere operatori ed investitori ponendosi quali ostacoli allo sviluppo dei traffici e degli investimenti". Infine, un riferimento alle nomine nei porti: "E' una vicenda che non mette in buona luce il settore. I presidenti di Adsp non possono essere considerati alla stregua di un 'sottogoverno' ma devono essere scelti in base alle competenze e devono essere messi in condizione di scegliere i segretari generali. Ne beneficerà il lavoro di tutti".

The Medi Telegraph

Focus

Giorgia Meloni: "Indispensabile investire sulla blue economy"

"Bisogna mettere a sistema le varie energie e unendo gli sforzi in una sola direzione. Possiamo contare su grandi eccellenze e su diversi punti di forza, e stiamo lavorando per sostenere il protagonismo del nostro sistema portuale e logistico" Roma - "L'attenzione al mare, a tutto ciò che ruota attorno al mare - non solo in termini economici e produttivi ma anche in termini culturali e sociali - rappresenta da sempre, come sapete, una priorità di questo governo. Ed è una priorità della nostra nazione, perché riteniamo strategico valorizzare quel vantaggio straordinario che l'Italia ha e che deriva dalla sua stessa natura, dalla sua stessa collocazione geografica. Siamo infatti al centro del Mediterraneo, un mare tornato protagonista nelle dinamiche globali come via di comunicazione più breve tra l'Occidente e l'Oriente. È un bacino che occupa solo l'1% delle acque del mondo, ma che è attraversato dal 20% del traffico marittimo mondiale, che rappresenta l'anello di congiunzione tra i due grandi spazi marittimi del pianeta, che sono l'Atlantico da una parte e l'Indopacifico dall'altra. Questo offre all'Italia, al nostro sistema, alle sue imprese e ai suoi lavoratori, occasioni enormi. Occasioni di sviluppo, di crescita, di benessere".

Lo ha detto la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, in un videomessaggio inviato al meeting 2025 di Assarmatori. "Due anni fa il governo ha approvato il Piano del Mare per il triennio 2023-2025. Sono molti i risultati che abbiamo raggiunto insieme in questi anni, c'è ovviamente - come sempre - ancora tanto lavoro da fare. Anche per questo siamo impegnati nella definizione della seconda edizione del Piano del Mare per il triennio 2026-2028. Lo stiamo facendo con un approccio ancora più pragmatico ai singoli obiettivi, cercando di fare sintesi tra la legislazione internazionale, la legislazione europea, la legislazione nazionale. Il nostro obiettivo è dare agli operatori del settore un quadro quanto più snello e chiaro, evitando duplicazioni, sovrapposizioni che rischiano di minare la competitività delle nostre imprese. E stiamo lavorando anche, sempre in seno al Comitato interministeriale per le politiche del mare, per definire una strategia industriale marittima in grado di aiutare e sostenere i cantieri navali europei a far fronte alla concorrenza asiatica. Un tema su cui si sta muovendo - come sapete - la stessa Commissione europea. Insomma, traguardi ambiziosi, che vogliamo raggiungere insieme a voi. Insieme a chi ogni giorno contribuisce con il proprio lavoro, la propria determinazione, la propria capacità di scommettere a rendere l'Italia la grande Nazione che è", ha aggiunto la premier. "Penso alle grandi opportunità che possono derivare dallo sviluppo delle interconnessioni economiche, energetiche e digitali. E sono diversi i progetti strategici ai quali stiamo lavorando, con grande determinazione e con concretezza, per dare corpo e sostanza a questa visione: dal corridoio IMEC per collegare le città portuali dell'India, del Medio Oriente e dell'Europa fino alla dorsale marittima digitale del Blue



The Medi Telegraph

Focus

Raman Cable, che porta a collegare, che punta a collegare l'India alle economie europee e che grazie alla sinergia tra Piano Mattei e Global Gateway estenderemo anche verso l'Africa orientale. Senza dimenticare, ovviamente, gli sforzi che stiamo portando avanti per fare dell'Italia lo snodo strategico per i flussi energetici tra Mediterraneo, Africa e Europa, grazie a progetti che sono di ampio respiro come l'interconnessione elettrica ELMED, quella tra Italia e Tunisia, il South H2 Corridor per il trasporto dell'idrogeno dal Nord Africa verso il Continente europeo", ha continuato Meloni, secondo la quale "una nazione consapevole della sua identità marittima è una nazione che investe sempre di più nella blue economy , in tutte le sue articolazioni, mettendo a sistema le varie energie e unendo gli sforzi in una sola direzione. Possiamo contare su grandi eccellenze e su diversi punti di forza, e stiamo lavorando per sostenere il protagonismo del nostro sistema portuale e logistico, rafforzare la nostra leadership nella cantieristica, nell'industria armatoriale, nella **crocieristica**. Abbiamo rivolto lo sguardo verso le nuove sfide, siamo fieri di essere la prima nazione europea ad aver costruito una legislazione di settore della dimensione subacquea. Dimensione che sta assumendo una sempre maggiore centralità, non solo per la nostra economia ma anche per la difesa, per la sicurezza".

Ets, Tajani: "La norma va cambiata, non possiamo paralizzare i nostri porti"

"Noi stiamo lavorando perché possa riprendere il dialogo tra gli Stati Uniti e Iran, abbiamo offerto anche Roma come sede di eventuali colloqui così come lo è stata nei mesi scorsi dei colloqui tra Iran, Stati Uniti e Oman" ha aggiunto Tajani Roma - "La difesa dei nostri mercantili, grazie all'azione della Marina militare è l'esempio più lampante di cosa significhi la sicurezza. Questi sono fatti, il resto sono chiacchiere e demagogia. Tutto ciò che si spende in sicurezza torna in utili per i nostri concittadini". Lo ha detto il ministro degli Esteri, Antonio Tajani, parlando a margine dell'assemblea annuale di Assarmatori . "Se non ci fosse stata la nostra Marina militare le nostre imprese, i nostri prodotti, avrebbero subito dei danni enormi durante la fase della guerra in Medio Oriente", ha spiegato. "Chi parla di bombe, aerei, guerre e distruzioni fa solo propaganda. Noi dobbiamo preoccuparci della difesa dei nostri cittadini sapendo bene che nel mondo un equilibrio tra le forze garantisce la pace. Dobbiamo trasformare l'aumento progressivo delle spese per la sicurezza in una opportunità di crescita per le nostre imprese", ha sottolineato Tajani. "Abbiamo una posizione fortemente critica sul green deal, non perché non vogliamo combattere il cambiamento climatico, ma perché per farlo bisogna sempre tenere conto della questione sociale. Sulla questione dell'Ets vanno apportati cambiamenti, perché certe scelte rischiano di penalizzare il trasporto marittimo e i nostri **porti**. Questo è un comparto fondamentale per la crescita e l'export", ha sottolineato. "Noi stiamo lavorando perché possa riprendere il dialogo tra gli Stati Uniti e Iran, abbiamo offerto anche Roma come sede di eventuali colloqui così come lo è stata nei mesi scorsi dei colloqui tra Iran, Stati Uniti e Oman" ha aggiunto Tajani, a margine dell'assemblea. "Lavoriamo sempre per il dialogo, per garantire la sicurezza di Israele, ma allo stesso tempo far sì che l'Iran non costruisca la bomba atomica, pur potendo lavorare nella ricerca per un nucleare civile. Poi però bisogna anche autorizzare le visite dell'agenzia dell'Onu per la sicurezza nucleare. Credo che Grossi abbia fatto sempre bene il suo lavoro e si sia comportato come un uomo delle Nazioni Unite e mai da uomo di parte", ha spiegato Tajani.



"Noi stiamo lavorando perché possa riprendere il dialogo tra gli Stati Uniti e Iran, abbiamo offerto anche Roma come sede di eventuali colloqui così come lo è stata nei mesi scorsi dei colloqui tra Iran, Stati Uniti e Oman" ha aggiunto Tajani Roma - "La difesa dei nostri mercantili, grazie all'azione della Marina militare è l'esempio più lampante di cosa significhi la sicurezza. Questi sono fatti, il resto sono chiacchiere e demagogia. Tutto ciò che si spende in sicurezza torna in utili per i nostri concittadini". Lo ha detto il ministro degli Esteri, Antonio Tajani, parlando a margine dell'assemblea annuale di Assarmatori . "Se non ci fosse stata la nostra Marina militare le nostre imprese, i nostri prodotti, avrebbero subito dei danni enormi durante la fase della guerra in Medio Oriente", ha spiegato. "Chi parla di bombe, aerei, guerre e distruzioni fa solo propaganda. Noi dobbiamo preoccuparci della difesa dei nostri cittadini sapendo bene che nel mondo un equilibrio tra le forze garantisce la pace. Dobbiamo trasformare l'aumento progressivo delle spese per la sicurezza in una opportunità di crescita per le nostre imprese", ha sottolineato Tajani. "Abbiamo una posizione fortemente critica sul green deal, non perché non vogliamo combattere il cambiamento climatico, ma perché per farlo bisogna sempre tenere conto della questione sociale. Sulla questione dell'Ets vanno apportati cambiamenti, perché certe scelte rischiano di penalizzare il trasporto marittimo e i nostri porti. Questo è un comparto fondamentale per la crescita e l'export", ha sottolineato. "Noi stiamo lavorando perché possa riprendere il dialogo tra gli Stati Uniti e Iran, abbiamo offerto anche Roma come sede di eventuali colloqui così come lo è stata nei mesi scorsi dei colloqui tra Iran, Stati Uniti e Oman" ha aggiunto Tajani, a margine dell'assemblea. "Lavoriamo sempre per il dialogo, per garantire la sicurezza di Israele, ma allo stesso tempo far sì che l'Iran non costruisca la bomba atomica, pur potendo lavorare nella ricerca per un nucleare

The Medi Telegraph

Focus

Costa Crociere annuncia un secondo giro del mondo nel 2026: "Serena" si aggiunge a "Deliziosa"

Partenza in Giappone e arrivo in Sud America **Genova** - Costa Crociere annuncia il secondo giro del mondo nel 2026 con un itinerario tra Asia, Oceania e Sud America da Tokyo a Buenos Aires in 66 giorni a bordo di Costa Serena. La nave raddoppierà il giro del mondo già programmato a bordo di Costa Deliziosa. Saranno 15 i Paesi toccati, 26 le destinazioni e 14 le isole come Nouméa, Lifou, Suva, Tonga, Rarotonga e Tahiti nel Pacifico, mentre le Pitcairn Islands offriranno un raro sguardo su una delle comunità più isolate del mondo. La partenza è prevista il 18 ottobre 2026 da Tokyo, con arrivo a Buenos Aires il 22 dicembre 2026. "Con il nuovo giro del mondo 2026 ampliamo ulteriormente la nostra offerta con un itinerario unico nel suo genere: - commenta il vice president worldwide sales di Costa Crociere Luigi Stefanelli - partendo dal Giappone invece che dall'Europa, arricchiamo molto la traversata tra Oriente e Sud America passando per l'Oceania".

The Medi Telegraph

Costa Crociere annuncia un secondo giro del mondo nel 2026: "Serena" si aggiunge a "Deliziosa"



07/01/2025 16:48

Partenza in Giappone e arrivo in Sud America Genova - Costa Crociere annuncia il secondo giro del mondo nel 2026 con un itinerario tra Asia, Oceania e Sud America da Tokyo a Buenos Aires in 66 giorni a bordo di Costa Serena. La nave raddoppierà il giro del mondo già programmato a bordo di Costa Deliziosa. Saranno 15 i Paesi toccati, 26 le destinazioni e 14 le isole come Nouméa, Lifou, Suva, Tonga, Rarotonga e Tahiti nel Pacifico, mentre le Pitcairn Islands offriranno un raro sguardo su una delle comunità più isolate del mondo. La partenza è prevista il 18 ottobre 2026 da Tokyo, con arrivo a Buenos Aires il 22 dicembre 2026. "Con il nuovo giro del mondo 2026 ampliamo ulteriormente la nostra offerta con un itinerario unico nel suo genere: - commenta il vice president worldwide sales di Costa Crociere Luigi Stefanelli - partendo dal Giappone invece che dall'Europa, arricchiamo molto la traversata tra Oriente e Sud America passando per l'Oceania".

The Medi Telegraph

Focus

Esplosione su una petroliera davanti alla Libia, è il quinto caso sospetto nel 2025

Bloomberg: "Carica di greggio dopo uno scalo in Russia". A febbraio l'episodio della Seajewel a Vado Genova - Un'esplosione si è verificata su una petroliera carica di un milione di barili di petrolio, La Vilamoura, al largo delle coste libiche. Lo riporta Bloomberg aggiungendo che l'esplosione ha causato l'allagamento della sala macchine della nave e che la causa dell'incidente è ancora sconosciuta. Da aprile di quest'anno, la petroliera ha fatto scalo nei porti petroliferi russi, tra cui Ust'-Luga e Novorossijsk, per caricare petrolio kazako. L'esplosione è stata solo una di una serie di incidenti simili che hanno coinvolto navi che avevano già fatto scalo nei porti russi, come le esplosioni sulla Seajewel, nella notte fra il 14 e il 15 febbraio scorsi, davanti al porto di Vado Ligure. La compagnia proprietaria della nave La Vilamoura ha dichiarato che l'esplosione non ha causato alcun inquinamento ambientale e che l'equipaggio della petroliera è al sicuro. Vanguard Tech, una società di consulenza sui rischi marittimi, sostiene che dall'inizio dell'anno, altre quattro navi che avevano precedentemente fatto scalo nei porti russi sono state vittime di esplosioni.

