



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 04 luglio 2025**



Prime Pagine

04/07/2025	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Foglio	9
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Giornale	10
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Giorno	11
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Manifesto	12
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Mattino	13
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Messaggero	14
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Il Tempo	18
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	Italia Oggi	19
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	La Nazione	20
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	La Repubblica	21
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	La Stampa	22
Prima pagina del 04/07/2025		
04/07/2025	MF	23
Prima pagina del 04/07/2025		

Trieste

03/07/2025	Messaggero Marittimo	24
Allarme di Serracchiani (PD): "Porti paralizzati dalla politica"		

03/07/2025	Rai News	25
Porto di Monfalcone, traffici in forte aumento		

Venezia

03/07/2025	Shipping Italy	27
Il fritto misto delle norme per aggiudicare le concessioni portuali		
03/07/2025	Veneto News	30
Il saluto del vicesindaco Tomaello al summit "Il futuro dell'Adriatico negli scenari globali"		

Genova, Voltri

03/07/2025	Ansa.it	31
A Genova il battesimo di Gnv Orion con Federica Pellegrini		
03/07/2025	Informare	32
Stabile il traffico delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure a maggio		
03/07/2025	Informatore Navale	33
BATTESIMO A GENOVA PER GNV ORION: 26° NAVE DI UNA FLOTTA SEMPRE PIÙ ALL'AVANGUARDIA		
03/07/2025	La Gazzetta Marittima	36
A Genova il "battesimo" della nave n. 26 della flotta Gnv (gruppo Msc)		
03/07/2025	PrimoCanale.it	38
Il Pd attacca Salvini e Rixi: "Ritiro immediato dell'emendamento 'Salva Spinelli'"		
03/07/2025	PrimoCanale.it	39
Scoperto nuovo nido di tartaruga marina in Liguria, la mappa: quanti e dove sono		
03/07/2025	Rai News	41
A Genova il battesimo di Gnv Orion con Federica Pellegrini e le istituzioni		
03/07/2025	Sea Reporter	42
Cerimonia di Battesimo di GNV Orion 26ª nave della flotta di GNV		
03/07/2025	Ship Mag	45
Il Pd genovese: "Chiediamo il ritiro immediato dell'emendamento 'salva-Spinelli'"		
03/07/2025	Shipping Italy	46
Battezzata a Genova Gnv Orion: "Con il rinnovo della flotta +60% di tonnellaggio"		
03/07/2025	Shipping Italy	48
Psa Sech impugnerà anche l'ultima proroga a Gpt		
03/07/2025	The Medi Telegraph	50
Decreto infrastrutture, il Pd: "L'emendamento della Lega su porti è sbagliato, serve una riforma"		
03/07/2025	The Medi Telegraph	51
Federica Pellegrini battezza nel porto di Genova il traghetto Gnv Orion		
03/07/2025	The Medi Telegraph	54
Rixi: "Superare il vincolo degli aiuti di Stato per rinnovare la flotta traghetti"		

La Spezia

03/07/2025	Primo Magazine	56
Commissari straordinari portuali assumono poteri Comitati di gestione		

Ravenna

03/07/2025	RavennaNotizie.it	57
Italia Nostra Ravenna contesta l'esito del processo Berkan B		

Livorno

03/07/2025	Il Nautilus	58
Il commissario dell'AdSP di Livorno, Davide Gariglio, incontra i vertici di Assimprese		
03/07/2025	Informatore Navale	59
Il commissario dell'AdSP di Livorno, Davide Gariglio, incontra i vertici di Assimprese		
03/07/2025	La Gazzetta Marittima	60
Gariglio a tu per tu con i vertici di Assimprese		
03/07/2025	La Gazzetta Marittima	61
Livorno, 265 navi arrivate in porto nella prima metà di quest'anno		
03/07/2025	Messaggero Marittimo	62
Livorno, Gariglio incontra Assimprese: focus su Darsena Europa, infrastrutture e viabilità portuale		
03/07/2025	Port News	63
Gariglio assume i poteri del Comitato di Gestione		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

03/07/2025	Abruzzo News	64
Porto di Pescara, svolto tavolo tecnico-istruttorio presso il MIT		
03/07/2025	Ansa.it	65
Nave Ocean Viking con 36 migranti a bordo diretta ad Ancona		
04/07/2025	corriereadriatico.it	66
Ancona, ex Tubimar, finalmente l'ok alla demolizione: nell'area divorata dal fuoco nasceranno yacht		
03/07/2025	vivereancona.it	67
Ciccioli (Fdi): "La Mancinelli soffre di 'pensieri interpretativi' giustificati dal disagio dell'allontanamento dalla politica"		
03/07/2025	vivereancona.it	69
Il Porto antico è pronto per la stagione estiva: restyling, nuova illuminazione ed eventi		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

03/07/2025	CivOnline	70
Piendibene: «Transizione energetica, Civitavecchia pronta a fare la sua parte»		
03/07/2025	Informatore Navale	72
GRIMALDI LINES E TRENITALIA "SI AMPLIA LA PARTNERSHIP CHE UNISCE TRASPORTO MARITTIMO E FERROVIARIO"		

03/07/2025	La Provincia di Civitavecchia	73
Piendibene: «Transizione energetica, Civitavecchia pronta a fare la sua parte»		

Napoli

03/07/2025	Napoli Today	75
Per l'America's Cup il sindaco punta a cambiare per sempre il volto di Napoli		

Manfredonia

03/07/2025	Informatore Navale	76
MUSICA AD ALTO VOLUME IN MARE: SCATTA IL DIVIETO DELLA GUARDIA COSTIERA		

03/07/2025	Sea Reporter	77
Utilizzo di potenti amplificatori sonori a bordo: scatta il divieto della Guardia Costiera		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

03/07/2025	AskaNews.it	78
Gioia Tauro, confronto Urso-Occhiuto su sviluppo portuale e produttivo		

03/07/2025	The Medi Telegraph	79
Il ministro Urso e il presidente della Calabria Occhiuto: "Rendiamo il porto di Gioia Tauro attraente per gli investitori esteri"		

Palermo, Termini Imerese

03/07/2025	Palermo Today	80
Il dopo Monti all'Autorità portuale, la preoccupazione dei sindacati: "Evitiamo soluzioni calate dall'alto"		

Focus

03/07/2025	Il Nautilus	81
NUOVO RAPPORTO "MARE CALDO" DI GREENPEACE: NEL MEDITERRANEO TEMPERATURE ANNUALI MAI COSÌ ALTE COME NEL 2024		

03/07/2025	Il Nautilus	83
Ottava tappa della Campagna 2025 della Fondazione Tender To Nave Italia ETS		

03/07/2025	Informare	85
Approvato un disegno di legge per evitare che la gestione di porti e aeroporti della Corsica vada ai privati		

03/07/2025	Informare	86
In calo per il quarto trimestre consecutivo l'indice di connessione dell'Italia alla rete mondiale di servizi marittimi containerizzati		

03/07/2025	Informatore Navale	87
ASSARMATORI - Stefano Messina: "Stop alla penalizzazione dei marittimi italiani in favore di quelli extracomunitari"		

03/07/2025	Informatore Navale	89
Ottava tappa della Campagna 2025 della Fondazione Tender To Nave Italia ETS		
03/07/2025	Informazioni Marittime	91
Fincantieri consegna "Kri Brawijaya" alla Marina indonesiana		
03/07/2025	Informazioni Marittime	92
Ambiente e potenziamento delle linee nell'agenda Fermerci		
03/07/2025	La Gazzetta Marittima	94
Raise: il cuore in 3D, il robot hostess e quello vignaiolo		
04/07/2025	La Gazzetta Marittima	96
Il mare nostrum non è mai stato così bollente		
03/07/2025	Sea Reporter	99
Per Nova Algoma Cement Carriers è P&O (DP World) il partner di eccellenza		
04/07/2025	Ship Mag	101
Vago insiste sugli Ets: "Un sistema da rivedere, così riporta più camion sulle strade"		
03/07/2025	Shipping Italy	103
Consegnata da Fincantieri una nuova nave militare alla Marina Indonesiana		
03/07/2025	Shipping Italy	104
Vago (Msc): "Siamo preoccupati dalle nomine dei presidenti di Adsp"		
03/07/2025	Shipping Italy	106
Il calo dei noli container si propaga alle rotte Cina - Italia		
03/07/2025	The Medi Telegraph	107
Per il settore trasporti circa 60 attacchi cyber nel 2024		
03/07/2025	The Medi Telegraph	108
Per Nova Algoma Cement Carriers è P&O (DP World) il partner di eccellenza		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63921310
mail: servizioclienti@corriere.it

ZANELLATO
ARTE E MESTIERI



La sfida dell'autunno
Saviano e Gratteri
nuovi volti di La7
di **Renato Franco**
a pagina 38

Con «L'anniversario»
Andrea Bajani vince
lo Strega delle polemiche
di **Luca Zanini**
alle pagine 36 e 37



Un'ora di telefonata tra i due leader. Lo zar: «Non rinuncio agli obiettivi». Stop alle armi, blitz di Zelensky da von der Leyen

Putin a Trump: «Non mi fermo»

Europa e Usa accelerano per un accordo sui dazi prima del 9 luglio. Divisioni sulla quota del 10%

LA DOPPIA MORSA

di **Federico Fubini**

L' Europa è stretta in una morsa fra gli Stati Uniti e la Cina, ma non sembra volerlo ammettere a se stessa. L'assenza di qualunque sostanziale reazione allo scivolamento di questi mesi ed anni rischia di passare alla storia come un esempio da manuale di declino strategico; di preferenza da parte di ciascuno dei leader per la difesa (illusoria) del proprio orticello rispetto a una reazione collettiva efficace. Vediamo cosa sta accadendo.

L'università di Penn Wharton ha creato un simulatore che stima le entrate del bilancio americano grazie ai dazi di Donald Trump. Ai livelli attuali di circa il 15% in media, ipotizzando che i flussi del commercio si adeguino di conseguenza, nei prossimi dieci anni le tariffe produrrebbero circa 3.200 miliardi di dollari. Coprirebbero così i tagli alle tasse (in gran parte) agli americani più ricchi, imponendo un onere sugli stranieri sotto forma di tasse all'ingresso e sul resto degli americani sotto forma di prezzi più alti dei prodotti esteri.

Come tutte le proiezioni, anche queste vanno prese con un granello di sale. Ma Penn Wharton registra anche un raddoppio delle entrate doganali nella prima metà del 2025, rispetto a un anno prima. Non era difficile immaginarlo.

continua a pagina 5

Putin e Trump si sono sentiti al telefono. Lo zar ha comunicato al tycoon che non ha intenzione di interrompere le operazioni in Ucraina. «Non rinuncio agli obiettivi». Per il taglio degli aiuti militari a Kiev, Zelensky ha incontrato von der Leyen. «Guerra» commerciale, Europa e Usa cercano l'intesa sui dazi.

da pagina 2 a pagina 5
**Basso, Iorio
Sarcina, Sensi**

BILANCIO, SÌ DELLA CAMERA

L'ostruzionismo non blocca la legge di Donald

di **Matteo Persivale**

a pagina 6

GIANNELLI



I RIFORMIMENTI SOSPESI DAGLI USA

Kiev non ha alternative ai missili terra-aria Patriot

di **Marta Serafini**

I tagli ai rifornimenti Usa a Kiev. L'Ucraina non ha alternative ai Patriot fondamentali per intercettare i missili russi.

a pagina 3

SMENTITE LE PRIME VALUTAZIONI

Il Pentagono sull'Iran: nucleare arretrato di 2 anni

di **Greta Privitera**

I bombardamenti Usa sull'Iran hanno fatto arretrare di due anni il programma nucleare, dice il Pentagono.

continua a pagina 28

Il clima Oggi bollino rosso in 20 città. Nel weekend arrivano i temporali

È il picco dell'afa
Incendi a Creta, migliaia di evacuati

di **Roberto Gressi**
e **Andrea Pasqualetto**



Vigili del fuoco al lavoro per spegnere le fiamme nella parte meridionale dell'isola di Creta colpita dagli incendi. La paura dei turisti

Europa ancora ostaggio del caldo. Roghi a Creta, migliaia gli evacuati. In Italia oggi bollino rosso in 20 città.

da pagina 8 a pagina 11
Lombardo, Ribaud

LA GIORNATA, IL RACCONTO

«Io, rider a 35 gradi: 10 euro per 4 corse»

di **Alessio Di Sauro**

a pagina 9

MILANO, CHIUSE LE INDAGINI

Ramy, il carabiniere verso il processo: omicidio stradale

di **Luigi Ferrarella**

Caso Ramy, il ragazzo morto dopo un inseguimento a Milano. L'amico di Ramy e il carabiniere accusati di omicidio stradale.

a pagina 19

IL PARERE SUI TRATTAMENTI

Migranti nei Cpr
La Consulta:
«Serve una legge»

di **Giovanni Bianconi**

La Corte costituzionale avverte: serve una legge per tutelare i diritti dei migranti ospitati nei centri di accoglienza. E anche la Cei parla di «luoghi inumani».

a pagina 13

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Dieci giorni fa, il calciatore portoghese Diogo Jota aveva scritto sul social: «Sono un uomo fortunato». In effetti si era appena sposato con il primo amore, la madre dei suoi tre figli, e nelle settimane precedenti aveva vinto il campionato inglese con il club e una coppa europea con la nazionale.

Dieci giorni dopo, Diogo Jota è salito su un'auto a noleggio perché a causa di un recente intervento chirurgico non poteva prendere l'aereo. Pare che durante un sorpasso sia scoppiata una gomma. La macchina ha preso fuoco e dell'uomo fortunato non è rimasto più nulla, solo la maglietta rossa numero 20 che i tifosi del Liverpool hanno chiesto di ritirare in segno di omaggio.

Ci scontriamo di continuo con l'insen-

Dieci giorni fa



satezza della morte, mistero insormontabile per chi non crede all'Invisibile. Ci siamo abituati a diluirlo, questo mistero, nei tempi lunghi di una malattia, mentre le fini improvvise (forse le migliori per chi le subisce) ci lasciano ancora interdetti. Quando poi ad andarsene è un giovane, il grado di incomprendibilità aumenta. Specie se ci sembra realizzato, risolto, addirittura felice. Come se la morte di un giovane felice non potesse proprio rientrare nell'ordine delle cose immaginabili. Poi ciascuno di noi reagisce secondo educazione e carattere. Storie come questa possono essere uno stimolo per credere o per smettere di farlo. Per lasciarsi andare o per riprendersi la vita: un giorno alla volta, perché tra dieci giorni chissà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL POLLENZA
Il Migliore
Provare per credere

Cantina de Il Pollenza
Talentino (MC) Tel. 0733 961989
www.ilpollenza.it
ilpollenza

Metodo Classico
Pinot Noir in purezza



"Sfiducia a Von der Leyen su caso Pfizer, Parlamento aggirato sul Rearm e legge anti-social che influenza il voto": lo chiede la destra, in mancanza di una sinistra



Venerdì 4 luglio 2025 - Anno 17 - n° 182
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

ECONOMIA DI GUERRA

I droni al posto delle auto: le Pmi si riconvertono

◻ CANNARÒ E PACELLI
A PAG. 6-7

INUTILE QUELLO DI RENZI

La premier cerca un aereo per i voli record d'autunno



◻ SALVINI A PAG. 4

PARLA MARTON (M5S)

"Sugli esplosivi a Israele, Tajani mente ancora"

◻ ANTONIUCI E DE CAROLIS
A PAG. 5

IL DRAMMA DI TARANTO

Ilva: sindaco sotto pressione e deliri di Urso su Genova

◻ DI FOGGIA E TUNDO A PAG. 14

A FORIA DI CENTOLA (SA)

Uccide un ladro, lo seppellisce e resta in libertà

◻ Selvaggia Lucarelli

In una minuscola frazione del Cilento è accaduto uno di quegli episodi che fino a qualche anno fa, quando il ministro Salvini era amico dei pistolieri, avrebbe occupato le prime pagine di tutti i giornali. Oggi Salvini è passato da capitano a capotreno e, dopo la festa pirotecnica con Delmastro, forse Giorgia Meloni sull'uso disinvolto delle armi preferisce sorvolare.

A PAG. 16



UCRAINA Ricostruzione: in pochi alla conferenza di Roma

Trump blocca le armi a Kiev, sente Putin e spiazzava Meloni



■ Il presidente russo ribadisce di essere favorevole ai negoziati, ma di voler raggiungere gli obiettivi del conflitto. Al summit saranno assenti sia il presidente Usa sia Macron e Starmer

◻ IACCARINO E SCUTO A PAG. 2-3

Mannelli



LAZIO PER LA CASSAZIONE L'ABUSO È IRREVERSIBILE, MA PER ROCCA NO

La destra salva la clinica "insanabile" di Angelucci



REGALO A VELLETRI

L'EMENDAMENTO DELLA GIUNTA AL PIANO CASA PER FAR RIAPRIRE IL SAN RAFFAELE DEL DEPUTATO LEGHISTA NELL'EDIFICIO CHIUSO PER ABUSIVISMO

◻ BISBIGLIA
A PAG. 9

CHIEDONO LUMI, MA POI CI RIPPENSANO
Al "nullatenente" Antonio 3 mln l'anno da Vaduz, però le destre non vogliono sapere chi lo paga

◻ PROIETTI A PAG. 9

CULTURA SENZA PACE

Mic: salta Borrelli e Borgonzoni vede vacillare l'impero



◻ BISON E MACKINSON
A PAG. 15

LE NOSTRE FIRME

- Basile E la guerra la paga l'Europa a pag. 11
- Orsini Le quattro colpe di Zelensky a pag. 11
- Corrias Tajani, un merluzzo-delfino a pag. 17
- Barbacetto La borsa dei depistaggi a pag. 11
- Caselli Quegli ex Ros sparasentenze a pag. 13
- Ambrosi Caldo, fra dramma e burla a pag. 20

2 CONCERTI EPOCALI

Tutto in 48 ore: gli Oasis risorti e l'ultimo Ozzy

◻ MANNUCCI A PAG. 18

La cattiveria

Fa talmente caldo che i negozianti climatici girano col cappotto

LA PALESTRA
GIANCARLO GISMONDO

La serva serve

◻ Marco Travaglio

Se la padrona si giudica dai servi che si sceglie, la Meloni è messa maluccio. Bocchino, con grave sprezzo del cognome, l'ha appena candidata al Nobel per l'Economia. E chissà come l'ha presa Brunetta, che anni fa all'ambito riconoscimento si era autocandidato, come i gatti che si leccano il culo da soli. O come B., che passava il tempo a congratularsi con se stesso: "Sono il miglior presidente del Consiglio degli ultimi 150 anni", "sono l'unto del Signore", "sono alto un metro e 71", anticipando la vasta servitù che teneva a libro paga in FI, aziende, giornali, tv, case editrici. E che comunque non risparmiava la saliva: "È un ragazzo della via Paal: troppo buono" (Sgarbi), "Ha un aspetto fanciullesco che mi ricorda Mozart", "è come Genghis Khan", "un'opera pop" (Ferrara), "Ci parla proprio come un padre" (Fede), "Sono unilateralmente innamorato di lui" (Alfano). Letta era romanista e Fede juventino, ma per lui passarono al Milan. Più o meno le stesse lingue umettarono poi, in sequenza, le terga di Napolitano ("va al cinema e paga il biglietto", Corriere), Monti (ah, quel loden così sobrio!), Renzi ("il fidanzato d'Italia, quello strano fluido della Leopolda", Rep), Mattarella ("È di filigrana sottile, il Cristo col sorriso dolce e amaro di una vita investita dalla tragedia", Merlo, Rep), Draghi ("atterra con la sua astronave a Montecitorio già di mattina per studiare il terreno e gli abitanti del nuovo pianeta... Nella Sala del Busto persino De Nicola e De Gasperi si guardano e sembrano sorridere", Bei, Rep).

Ora da tre anni, tolte quelle defunte o avvizzite e aggiunte le novizie, si dedicano h 24 alla Meloni: "Madonna Giorgia" (Ferrara), "una fuoriclasse, avercene" (Concita De Gregorio), "può essere la nuova Merkel" (Bisignani), "una pop star internazionale", "l'Uomo dell'Anno", "la mamma di ferro" (Sechi), "l'am tam tra i migranti: Ora c'è la Meloni, non partiamo più" (Sallusti), "ha realizzato una specie di vinci, vinci, vinci in chiave moderna" (Folli), "I Meloneskin" (Foglio), "Regina Giorgia", "Instancabile, lavora pure il di di festa" (Corriere), "ex brutto anatroccolo trasformatosi in cigno" (Polito el Dritto), "la più brava tra gli europeisti" (Tronchetti Provera), "la Papessa, tutti vogliono incontrarla" (Riformista), "premier senza ombra", "Kingmaker d'Europa", "Regina d'Europa" (Vespa). Ma anche, volendo, Madre purissima, Madre ammirabile, Sede della Sapienza, Causa della nostra letizia, Porta del cielo, Stella del mattino, Salute degli infermi, Rifugio dei peccatori, Consolatrice degli afflitti, Aiuto dei cristiani, Regina della famiglia, Regina della pace. E naturalmente Nobel per l'Economia. Diceva Benito Mussolini: "Come si fa a non diventare padroni di un Paese di servitori?".



Redazione e Amministrazione: Corso Vittorio Emanuele 22-26 - 20122 Milano

quotidiano

Sped. in Ab. Postale - DL 33/2000 (art. 1, comma 1, lett. a) D.L. 150/2001

VALLEVERDE

ANNO XXX NUMERO 156

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

VENERDÌ 4 LUGLIO 2025 - € 1,80 + € 0,50 con REVIEW n. 42

La sinistra che impazzisce sull'ambiente ha finalmente scelto il suo elettorato di riferimento: mamme alla curcuma e padri alla quinoa organica

Risparmiamo molti bruciori (chi scrive la B), e alcuni lo ricordano perfino con rimpianto, che una volta a sinistra c'era un servizio d'ordine della Fiom, c'era il Pci vicerettore e il figlio dell'ottimo Bruno Pontecorvo, il Psi-pre-Bettino esibiva il "Capita-

DI JACOPO GILBERTO

le" di Marx nell'ambiente e propugnava la nazionalizzazione elettrica, le giunte rosse costruivano inceneritori municipali. Una sinistra seria che parlava alle masse lavoratrici e alle classi subalterne. Oggi quella che è stata sinistra porta non più agli operai in fabbrica né ai braccianti a estivo, bensì si rivolge alle mamme alla curcuma e ai padri alla quinoa organica. Qualche esempio di politica volenterosa. Eleonora Evi, una parlamentare più Cinque stelle, più bonelliana, oggi nuova leva del Pd, insieme con un'altra giovane leva del Pd, Marco Piarolo, ha proposto una legge per tassare cibi e bevande

dolci, con scaglioni fiscali secondo dolcezza, tipo l'ipof. Perché parla ai genitori consapevoli, non esclusi dalla più amara delle tasse i prodotti artigianali. La nuova sinistra della curcuma e della quinoa si esprime ancora meglio quando parla con i termovalorizzatori (eulgo) "inceneritori": con velleità rifiuti sono ecco Silvia Sala (Genova), ecco Stefania Proietti presidente dell'Anbia, ecco Matteo Ricci candidato alla regione Marche. Dove c'è sono termovalorizzatori, lì le raccolte differenziate funzionano meglio, lì il riciclo dei rifiuti è più efficiente, lì le discariche spariscono e i cittadini pagano una tariffa rifiuti più sobria. Lo smog cala solo perché il calore prodotto viene scaldare le case al posto di scaldare i cimiteri, come avviene a Torino, Milano, Brescia, Parma e in altre città del nord dove la qualità dell'aria è migliorata di colpo. Al contrario dove gli impianti di recupero energetico sono respinti dalle velleità Nimby, là i cassonetti diventano discariche stradali, l'inquinamento viene

esportato, le caldaie domestiche senza controllo pompano più fumi nei polmoni dei cittadini e il popolo è costretto a pagare tariffe rifiuti più opprimenti. Dicano gli economisti Massimo Beccarello e Giacomo Di Poggio in uno studio illustrato giorni fa dal Ciesp Unibioeca, la tassazione rifiuti è più bassa al nord mentre al sud e in parte del centro Italia è più cara "soprattutto nelle aree dove la dotazione impiantistica è ancora insufficiente". Già, la dotazione impiantistica, "penna", "sanzione", "divieto". L'elenco di queste parole non è casuale, ma è il riflesso perfetto, e sconcertante, con cui il governo italiano ha scelto di far propria una delle sfide più importanti della nostra contemporaneità: come trasformare l'intelligenza artificiale in un motore in grado di potenziare non solo l'intelligenza naturale ma anche la capacità operativa di un paese. E anziché cogliere la centralità di questa sfida, anziché fare uno sforzo creativo per mettere l'intelligenza artificiale al servizio dell'economia, il governo italiano ha scelto di puntare il tema utilizzando una leva ormai ricorrente: quella della repressione. In "Romanzi" come Isabel Allende e Fredrik Backman la esprimono in termini come: "Questo non è il momento giusto per pubblicare in Israele" o addirittura "non vorrò mai essere pubblicato in Israele".

Le conseguenze sono pesanti. "L'anno scorso, le vendite della mia agenzia sono diminuite di circa il 70 per cento. Abbiamo perso molti clienti e amici. Non vedo un progetto letterario israeliano dal 7 ottobre di due anni fa. Temo che la prossima generazione di scrittori israeliani rimarrà sconosciuta in tutto il mondo. Ricevo anche dieci nuove richieste a settimana da scrittori ebrei americani che non possono più lavorare con i loro agenti, perché i loro agenti non vogliono lavorare con loro". Dopo il golpe di Augusto Pinochet in Cile, in cui perse la vita il presidente Salvador Allende, seguirono i righe di libri considerati "marxisti", tra cui il romanzo di Gabriel García Márquez "Le avventure di Miguel Littin, clandestino in Cile". La nipote di Allende si arruolò ora volontaria tra i nuovi bruciatori di libri, ma non vede problemi a farsi tradurre in italiano da case editrici come la Moravia. Così come Sally Rooney, che non vuole essere tradotta in ebraico, ma non ha battuto ciglio quando il suo romanzo "Persone normali" è apparso in farsi, tradotto dalla casa editrice iraniana Shani. Sarebbero state elogie se avessero boicottato l'industria editoriale iraniana? Sarebbero, piuttosto, etichettate come "islamofobe" in questa Glastonbury occidentale. (Giulia Meotti)

Il disimpegno di Trump

Meloni continuerà ad aiutare ancora l'Ucraina con le armi

La Conferenza per la ricostruzione senza Macron e Starmer. Ma ci saranno Merz e il critico Sánchez

Zelensky da Mattarella

Roma. Giorgia Meloni lo ha detto mercoledì a Villa Taverna alla festa dell'ambasciata americana: "A volte i nostri punti di vista possono non essere perfettamente coincidenti". Nemmeno 24 ore dopo, la crociata - o forse la storia - ha subito bussato alla porta della premier. Il disimpegno militare dell'America nei confronti dell'Ucraina trova il governo italiano dalla parte opposta: quella dell'Europa, a sostegno di Kyiv. Il quadro è in evoluzione. Palazzo Chigi e Farnesina sembrano cogliere segnali positivi dalla telefonata Trump-Putin, raccolgono informazioni da elaborare e verificare. Tuttavia gli uomini vicini alla premier tendono a ridimensionare anche l'ultimo annuncio del presidente americano. Non si tratta, sottolineano, di un'interruzione della fornitura di armi all'Ucraina sic et simpliciter. (Continuati segue nell'inserto III)

Giuseppe l'americano

Conte: "Schlein assente a Villa Taverna? Un errore discutere l'alleanza con gli Usa"

Roma. Cowboy, trumpiani, americani a Roma. Presidente Giuseppe Conte, lei martedì sera era alla festa romana dell'Independence Day. "Sì, ero alla festa. E perché non ci sarei dovuto andare?". Lei ha fatto bene, ci mancherà. Ma certo la sua presenza spiccava. Insomma, la si notava. Soprattutto per via delle numerose assenze: a cominciare da quella della segretaria del Pd Elia Schlein. "E' un'altra analisi delle sue. C'è da scommetterci. Annuncerà, la lucida segretaria: il governo di destra ha aumentato l'occupazione di un niente, ma perché solo adesso? Perché sanno, le forze della ragione, che il caldo sta liquefacendo il proletariato urbano come fosse l'acciaio delle Generali di Milano. Primo. Aggiungendo un buco nell'uomo, il ricordo di Francesco Primo, più dei sermoni di Saviano, e te la raccomandando, poi, l'occupazione. Scusi, è un genio, ma si è stancato infatti di ripeterti: i fascisti, quelli qui, finiranno per incenerirci tutti. (L'opinion segue nell'inserto III)

Andrea's Version

Non troppo, però è aumentata l'occupazione. Perciò, vedrete. La compagnia Schlein, confortata dal compagno Conte, farà qualche altro' analisi delle sue. C'è da scommetterci. Annuncerà, la lucida segretaria: il governo di destra ha aumentato l'occupazione di un niente, ma perché solo adesso? Perché sanno, le forze della ragione, che il caldo sta liquefacendo il proletariato urbano come fosse l'acciaio delle Generali di Milano. Primo. Aggiungendo un buco nell'uomo, il ricordo di Francesco Primo, più dei sermoni di Saviano, e te la raccomandando, poi, l'occupazione. Scusi, è un genio, ma si è stancato infatti di ripeterti: i fascisti, quelli qui, finiranno per incenerirci tutti. (L'opinion segue nell'inserto III)

Sanguiliano a Parigi

"Nei giorni più neri pensai al suicidio. Sono stato linciato pure sul Tax credit. Ma avevo ragione"

Parigi. C'è un momento preciso in cui, parlando, la voce rallenta. Lui non lo annuncia, non lo prepara. Dice soltanto: "A un certo punto ho pensato al suicidio". Lo dice così, nudo. Non cerca effetti, Gennaro Sanguiliano. Non cerca indulgenza. Anche se a volte ancora gli brucia. Ma quel pensiero lo ha attraversato. Lo ha sentito. "Avevo costruito un'altra persona. Io leggevo cose su di me che non riconoscevo. Ero trasformato in una figura da abbattere. Tutto era usato contro di me. Tutto". Il riferimento è al caso di Maria Rosaria Bocca. Ma non alza i toni. L'ex ministro che oggi vive a Parigi da corrispondente della Rai. Non nega. Non attacca. Costanza. "Con la politica ho chiuso. Basta". Poi aggiunge: "Anche se nella vita, mai dire mai". Non li candidi in Campania alle elezioni regionali? "Me l'hanno chiesto, ma ho rifiutato". (segue nell'inserto III)

La verità sul Tax credit

11 ministri, 10 governi non hanno avuto la forza di modificarlo. Lascia il dg del Mic, Borrelli

Roma. La verità sul Tax credit, la verità. Nessuno ha chiuso i rubinetti, la destra né la sinistra, è servito un duplice omicidio per provocare l'indignazione e l'indignazione ha portato alle dimissioni di un direttore del Mic, Nicola Borrelli. Cade la testa di un dirigente che è sopravvissuto alla direzione Cinema del ministero dal 2009 al 2019, per tornare ancora nel 2020, direttore con i ministri di destra, centro, tecnici, sinistra, Ronzi, Gallan, Orsini, Bray, Franceschini, Bonisoli, al ministero con la destra di Gennaro Sanguiliano e fino a ieri con Alessandro Di Majo. Un incarico nato nel 2007, con Rutelli, degenera ed esplosivo nel 2022 sotto il governo Draghi. Si tenta di fermarlo ma il governo Draghi si dimette, arriva la destra, Sanguiliano, e il Tax credit continua a esistere. Ma questa volta, passa un anno e mezzo e il conto del 2023 è di 746 milioni, quasi un miliardo di euro per lo Stato. La verità in alcuni casi da 29 pagatori. Solo la morte ha messo a morte il Tax credit. (Cronaca segue a pagina quattro)

Cinema e Superbonus

Come per l'edilizia, anche il Tax credit al film ha eliminato i controlli e attirato le truffe

Alla fine un capro espiatorio per lo scandalo del Tax credit dopo il "caso Kaula" è stato trovato Nicola Borrelli, dimessosi da direttore generale per il Cinema al ministero della Cultura. A lui è andata peggio di Biagio Mazzotta, inventato alle dimissioni da Ragioniere generale dello Stato con la presidenza di Financitieri, dopo la vergine del Superbonus. A dimostrazione che in Italia, quando si fa un danno, è meglio farlo enorme. Non è l'unica analogia tra le due misure. Anche qui si aggrava quello del modulo. Qualche settimana fa, non so dove, qualcuno si lamentava di aver tenuto delle lezioni e di aver dovuto firmare una quantità esorbitante di carte. Ma lo sappiamo benissimo, noi non docenti abili, magari "scrittori e giornalisti" cioè faceva allora dei morti di fame, che mica dobbiamo preparare per le lezioni, bensì a firmare pile di moduli come per un modulo da un miliardo di euro, senza garanzie. (Mazzoni segue a pagina quattro)

Gli autogol di Meloni su AI e innovazione

Vietare, normare, fermare. La legge sull'intelligenza artificiale scommette sulla repressione, aumenta la burocrazia, dà poteri alle procure e dimentica l'attrattività. Cercasi intelligenza naturale per proiettare l'Italia nel futuro

C'è una legge importante di cui si sta occupando la maggioranza di governo che negli ultimi mesi non ha trovato il giusto spazio sui giornali. La legge riguarda un tema a cui siamo affezionati, ovvero l'intelligenza artificiale. Riguarda il tentativo di introdurre una normativa nazionale attorno a questo tema, "per mitigare i rischi e cogliere le opportunità". E riguarda più in generale la volontà, da parte del governo, di definire un'identità forte di destra, quando si parla di tecnologia e quando si parla di AI. Il riferimento è al caso di Maria Rosaria Bocca. Ma non alza i toni. L'ex ministro che oggi vive a Parigi da corrispondente della Rai. Non nega. Non attacca. Costanza. "Con la politica ho chiuso. Basta". Poi aggiunge: "Anche se nella vita, mai dire mai". Non li candidi in Campania alle elezioni regionali? "Me l'hanno chiesto, ma ho rifiutato". (segue nell'inserto III)

parola "rischio" è utilizzata cento-trenta volte. E per circa trecento volte sono utilizzate altre parole: "illecito", "reato", "violazione", "impedimento", "penna", "sanzione", "divieto". L'elenco di queste parole non è casuale, ma è il riflesso perfetto, e sconcertante, con cui il governo italiano ha scelto di far propria una delle sfide più importanti della nostra contemporaneità: come trasformare l'intelligenza artificiale in un motore in grado di potenziare non solo l'intelligenza naturale ma anche la capacità operativa di un paese. E anziché cogliere la centralità di questa sfida, anziché fare uno sforzo creativo per mettere l'intelligenza artificiale al servizio dell'economia, il governo italiano ha scelto di puntare il tema utilizzando una leva ormai ricorrente: quella della repressione. In "Romanzi" come Isabel Allende e Fredrik Backman la esprimono in termini come: "Questo non è il momento giusto per pubblicare in Israele" o addirittura "non vorrò mai essere pubblicato in Israele".

Le conseguenze sono pesanti. "L'anno scorso, le vendite della mia agenzia sono diminuite di circa il 70 per cento. Abbiamo perso molti clienti e amici. Non vedo un progetto letterario israeliano dal 7 ottobre di due anni fa. Temo che la prossima generazione di scrittori israeliani rimarrà sconosciuta in tutto il mondo. Ricevo anche dieci nuove richieste a settimana da scrittori ebrei americani che non possono più lavorare con i loro agenti, perché i loro agenti non vogliono lavorare con loro". Dopo il golpe di Augusto Pinochet in Cile, in cui perse la vita il presidente Salvador Allende, seguirono i righe di libri considerati "marxisti", tra cui il romanzo di Gabriel García Márquez "Le avventure di Miguel Littin, clandestino in Cile". La nipote di Allende si arruolò ora volontaria tra i nuovi bruciatori di libri, ma non vede problemi a farsi tradurre in italiano da case editrici come la Moravia. Così come Sally Rooney, che non vuole essere tradotta in ebraico, ma non ha battuto ciglio quando il suo romanzo "Persone normali" è apparso in farsi, tradotto dalla casa editrice iraniana Shani. Sarebbero state elogie se avessero boicottato l'industria editoriale iraniana? Sarebbero, piuttosto, etichettate come "islamofobe" in questa Glastonbury occidentale. (Giulia Meotti)

Meta fa la sua parte per la sicurezza online dei giovani

Rizzoli, nell'inserto III

"La sovranità tecnologica è europea", parla Butti

De Rosa nell'inserto III

Prego, selfie lei

Dall'università alle Olimpiadi, le nuove trovate della burocrazia creativa 2.0

E' inutile che la destra si agiti, e che la sinistra si deprima: l'unica vera egemonia culturale possibile in Italia è e sempre sarà quella burocratica. La burocrazia è infatti bipartita, si adatta a qualsiasi governo e maggioranza, si modernizza alle nuove tendenze e tecnologie. Non ha colore politico. Prendiamo l'università: allora che woke. Il fantasma che si aggira è quello del modulo. Qualche settimana fa, non so dove, qualcuno si lamentava di aver tenuto delle lezioni e di aver dovuto firmare una quantità esorbitante di carte. Ma lo sappiamo benissimo, noi non docenti abili, magari "scrittori e giornalisti" cioè faceva allora dei morti di fame, che mica dobbiamo preparare per le lezioni, bensì a firmare pile di moduli come per un modulo da un miliardo di euro, senza garanzie. (Mazzoni segue a pagina quattro)

Gedi è in vendita

Non solo Vivendi. C'è anche una pista greca nelle trattative di Elkann per cedere Rep. & Co.

Roma. La vendita del gruppo Gedi sta entrando nella fase operativa ed è sottoposta ad alcune condizioni, finanziarie ed editoriali. Quanto valutarne nel suo complesso il gruppo editoriale che ha chiuso il 2024 con un fatturato di 224 milioni di euro e 15 milioni di perdite, e quanto le singole parti? Se le radio (Deejay e Capital) e la concessionaria Manzoni vanno bene, lo stesso non si può dire dei giornali, la Repubblica e la Stampa. Ma i soldi non sono tutto. I due quotidiani restano il secondo e il quarto in Italia tra copie cartacee e digitali, lo mostrano gli ultimi dati dell'AGF. E John Elkann vuole una uscita elegante. E' sfumato il desiderio, più volte annunciato, di creare un polo editoriale di respiro internazionale. Elkann è il principale azionista dell'Economist con il 43 per cento. (Crispinari segue a pagina quattro)

Israele, non si stampi

Isabel Allende e gli altri scrittori che rifiutano la traduzione in ebraico (ma in Iran va bene)

Roma. Un anno dopo il 7 ottobre 2023, l'agente letteraria più famosa di Israele, Deborah Harris, aveva scritto per New York Times un editoriale dal titolo "Stop al boicottaggio della cultura israeliana", con cui si esprimeva contro l'appello al boicottaggio degli scrittori e della cultura israeliani sottoscritto da alcuni importanti romanziari fra cui Sally Rooney, Arundhati Roy, Annie Ernaux e Percival Everett. "Contribuire alla soluzione del conflitto - aveva scritto - non può voler dire leggere di meno, ma di più". Harris, 60 anni, è la direttrice della Deborah Harris Agency, che nell'ultimo mezzo secolo ha rappresentato i diritti di traduzione di 140 scrittori israeliani ed ebrei in oltre cinquanta paesi e funge anche da agente in Israele per oltre 230 editori e agenzie letterarie internazionali. In pratica, tutti i big letterari passano da lei per pubblicare in Israele. Ora, in un'intervista drammatica al magazine Hadassah, rivela quanto sia salito il livello del boicottaggio: "Avrei pensato che un anno e mezzo dopo le cose sarebbero andate meglio, ma non è così". Harris ha appena ricevuto una lista di autori internazionali che non saranno pubblicati in Israele. "Romanzi" come Isabel Allende e Fredrik Backman la esprimono in termini come: "Questo non è il momento giusto per pubblicare in Israele" o addirittura "non vorrò mai essere pubblicato in Israele".

Le conseguenze sono pesanti. "L'anno scorso, le vendite della mia agenzia sono diminuite di circa il 70 per cento. Abbiamo perso molti clienti e amici. Non vedo un progetto letterario israeliano dal 7 ottobre di due anni fa. Temo che la prossima generazione di scrittori israeliani rimarrà sconosciuta in tutto il mondo. Ricevo anche dieci nuove richieste a settimana da scrittori ebrei americani che non possono più lavorare con i loro agenti, perché i loro agenti non vogliono lavorare con loro". Dopo il golpe di Augusto Pinochet in Cile, in cui perse la vita il presidente Salvador Allende, seguirono i righe di libri considerati "marxisti", tra cui il romanzo di Gabriel García Márquez "Le avventure di Miguel Littin, clandestino in Cile". La nipote di Allende si arruolò ora volontaria tra i nuovi bruciatori di libri, ma non vede problemi a farsi tradurre in italiano da case editrici come la Moravia. Così come Sally Rooney, che non vuole essere tradotta in ebraico, ma non ha battuto ciglio quando il suo romanzo "Persone normali" è apparso in farsi, tradotto dalla casa editrice iraniana Shani. Sarebbero state elogie se avessero boicottato l'industria editoriale iraniana? Sarebbero, piuttosto, etichettate come "islamofobe" in questa Glastonbury occidentale. (Giulia Meotti)

Dopo il golpe di Augusto Pinochet in Cile, in cui perse la vita il presidente Salvador Allende, seguirono i righe di libri considerati "marxisti", tra cui il romanzo di Gabriel García Márquez "Le avventure di Miguel Littin, clandestino in Cile". La nipote di Allende si arruolò ora volontaria tra i nuovi bruciatori di libri, ma non vede problemi a farsi tradurre in italiano da case editrici come la Moravia. Così come Sally Rooney, che non vuole essere tradotta in ebraico, ma non ha battuto ciglio quando il suo romanzo "Persone normali" è apparso in farsi, tradotto dalla casa editrice iraniana Shani. Sarebbero state elogie se avessero boicottato l'industria editoriale iraniana? Sarebbero, piuttosto, etichettate come "islamofobe" in questa Glastonbury occidentale. (Giulia Meotti)

dotate di sistemi di puntamento preciso, inquadrate fermi e in una revisione generale di questo tipo di armamenti che scarseggerebbero ormai anche negli Stati Uniti, faccia parte di una strategia di pressione su Kyiv perché accetti "inevitabili" concessioni alla Russia. Come dire: il conflitto deve cessare e i devi rassegnare a cedere su alcuni punti, anche perché se non lo fai sotto il nostro ombrello rischi di finire peggio. E' anche possibile che questa strategia sia concordata con Mosca, con cui il dialogo è intenso, come dimostra anche la ripresa dei contatti con Parigi, che non è però nel loop di un dialogo per ora sostanzialmente russo-americano, in cui forse sono già state tracciate del le linee di intesa. (segue nell'inserto IV)

Telefonata a vuoto

Trump ci riprova: chiama Putin, propone il cessate il fuoco e si ritrova a parlare di cinema

Roma. Donald Trump aveva annunciato la sua telefonata con Vladimir Putin una settimana fa dal palco della conferenza stampa di chiusura del vertice Nato dell'Ala. Ieri i due presidenti hanno parlato per circa un'ora: era la quinta volta che conversavano da quando Trump è tornato alla Casa Bianca. L'ultima chiamata era stata metà giugno, quando Vladimir Putin offrì a Trump il suo aiuto per mediare con la Repubblica islamica dell'Iran, capendo che esiste un modo molto efficace per distrarre il presidente americano e consiste nel parlare dei vari scenari di guerra che non siano l'Ucraina e mostrare le cooperazioni possibili tra Stati Uniti e Russia. Spesso, dopo le telefonate fra i due, si potrebbe prevedere il comunicato di quella precedente, espungere i fronzoli, le cortesie, concentrandosi solo sulla parte dedicata a Kyiv. Facendo questo esercizio si nota che nei cinque mesi di presidenza, Trump non è riuscito a ottenere nessun impegno da parte di Vladimir Putin. (Financieri segue nell'inserto IV)

Zelensky in Danimarca

Il presidente ucraino raggiunge gli europei ad Aarhus. L'abbraccio di una famiglia disarmata

Aarhus, Danimarca. Per la seconda volta in pochi mesi, Volodymyr Zelensky ieri ha trovato posto nella famiglia dell'Unione europea che promette di sostenere Kyiv per tutto il tempo necessario, dopo essere stata abbandonata da Donald Trump. Il presidente ucraino è stato accolto da Ursula von der Leyen, Antonio Costa e Mette Frederiksen in occasione del lancio della presidenza danese del Consiglio dell'UE. La decisione di Trump di interrompere le forniture di armi all'Ucraina, per la seconda volta dopo la sospensione seguita allo scontro nello Studio ovale, ha colto di sorpresa gli europei. "Se gli Stati Uniti decidono di non fornire ciò che è necessario, sarà un contraccolpo grave per l'Ucraina, per l'Europa e per la Nato", ha detto la premier danese Frederiksen, chiedendo ai membri dell'UE di "riempire il vuoto". Ma, disarmata e ancora impreparata dopo oltre tre anni di guerra, l'Ue non ha soluzioni immediate. (Crispinari segue nell'inserto IV)

Più uniti

Per ritrovare la voce e la capacità d'azione europea, facciamo entrare veloce l'Ucraina nell'Ue

E' probabile che la decisione di Trump di sospendere temporaneamente la fornitura agli ucraini di strumenti di difesa aerea e di munizioni



PONTE SULLO STRETTO, ASSIST USA
«RIENTRA FRA LE SPESE PER LA DIFESA»

Bullfinch a pagina 8

IL MINISTRO GIULI
DÀ LO SFATTO
AL PREMIO STREGA
E SNOBBA GLI SNOB

Bianchi a pagina 10



ESPLODE LA GOMMA DELLA LAMBORGHINI
MORTO DIOGO JOTA, ASSO DEL LIVERPOOL
Damascelli e Ruta a pagina 16



la stanza di

Vittorio Feltri
alle pagine 20-21

Le carceri
una barbarie



VENERDÌ 4 LUGLIO 2025



il Giornale

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 157 - 1.50 euro**



www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4271 Il Giornale s.p.a. - viale dell'Industria 1

VIA LIBERA PURE DAL SENATO

Giustizia, si cambia: ok alla separazione delle carriere

Il centrodestra corre sulla riforma della Giustizia. Passa anche l'articolo 2 del testo che introduce la separazione delle carriere tra pm e giudicanti.

Napolitano e Zurlo alle pagine 2-3

Editoriale

LA RIVOLUZIONE (IM)POSSIBILE

di Filippo Facci

La giustizia italiana è lenta anche di comprendonio. Perché è vero, tante riforme in passato nascevano col destino già segnato, si annunciavano, dibattevano, glorificavano, e poi, come un articolo sul caldo, evaporavano. Tra queste riforme, la separazione delle carriere rischiava pur essa di allungare il repertorio: sempre evocata, mai fatta. Ecco perché non stupisce che gran parte della magistratura - correnti incluse, Ann in testa - l'avesse forse presa per la solita fanfara da convegno, un'esercitazione da Guardasigilli di passaggio: perché poi, si pensava, si sarebbe arenata come di consueto. File chiuso. Sipario. E invece no. Sveglia: lo stanno facendo davvero. L'articolo 2 della riforma è passato in Senato: il cuore del disegno costituzionale - due carriere distinte, due Csm - ha fatto un passo decisivo e, se è vero che la Storia è fatta di piccoli passi, be', questo è un passo. Ma è come se la Magistratura «ufficiale» ultimamente si fosse accorta all'unisono che la riforma è reale, vera, viva, e - orrore - incalzante. Infatti il tono della corporazione era un (...)

segue a pagina 3



TELEFONATA DI UN'ORA TRA I LEADER

Putin gela Trump: «Non ci fermiamo»

Lo zar «incassa» lo stop degli aiuti a Kiev e vede la vittoria

Matteo Basile e Gian Micalessin

Ucraina alle corde dopo la decisione dell'Amministrazione Trump di sospendere le forniture di armi. Una decisione che non sembra rientrata neanche dopo la telefonata di ieri tra il tycoon e Putin.

con Signore alle pagine 6-7

FRA STATI UNITI E UNIONE EUROPEA

Dazi, trattativa in salita Ancora non c'è la bozza

Camilla Conti a pagina 22

Programma a La7

Gratteri da pm star a star della tv

Fazzo e Rio alle pagine 2 e 28



ISTRIONE Nicola Gratteri, procuratore di Napoli

INCIDENTE FATALE A MILANO

Ramy, anche il carabiniere rischia l'omicidio stradale

Fucilieri a pagina 17

CON LA SCUSA DEL CALDO

L'Europa prepara la patrimoniale green

La Danimarca, presidente Ue di turno, vuole più tasse su elettricità e carburanti

Una nuova patrimoniale climatica europea potrebbe diventare presto realtà. Secondo una nota della presidenza di turno dell'Ue l'obiettivo è finalizzare entro novembre una controversa proposta di legge su tassazione di carburanti ed elettricità.

Galli e Giubilei alle pagine 12-13

E LA CONSULTA CRITICA I CPR

Cittadinanza, Forza Italia «seduce» l'opposizione

Fausto Biloslavo e Domenico Di Sanzo

L'immigrazione torna ad agitare la politica. Da un lato la proposta di Forza Italia sullo «Ius Italiae» spacca la maggioranza e seduce l'opposizione; dall'altro, la Consulta bacchetta il governo sui Cpr, che «non rispettano la libertà personale».

a pagina 4

all'interno

TESTI POLITICIZZATI

La scuola seria valorizza, non indottrina

di Giuseppe Valditara

ministro della Pubblica Istruzione

Le scuole dei regimi democratici sono quelle in cui non si impone una verità unilaterale; sugli argomenti in cui non vi sia una *communis opinio*, si riporta una pluralità di tesi. Sono anche quelle dove le fonti (...)

segue a pagina 18

GIÙ LA MASCHERA

SPLENDIDA CORNICE

di Luigi Mascheroni

Non si è fatto a tempo a dire «la Sinistra ricominci dal premio Strega» che era già finita. Sia per la Sinistra che per lo Strega.

Quella che si è celebrata ieri sera potrebbe essere - speriamo... - l'ultima finale dello Strega al Ninfèo di Villa Giulia a Roma. Per l'anno prossimo il ministro Giulio pensa di offrire alla Fondazione Bellonci, che promuove il premio, la sede di Cinecittà, via Tuscolana 1055, a un'ora di sudatissima metropolitana dalla splendida cornice di Villa Giulia. Vogliamo o no valorizzare le periferie con eventi culturali rivolti ai giovani che non vivono nei centri storici? È



come se il ministro avesse sbattuto fuori dalla Ztl - scusa la sgrammaticatura istituzionale - la sinistra editoriale-letteraria. E così gli «Amichetti della Domenica» al prossimo Strega dovranno andarci in metropolitana, ricorrendo alle «cuciture urbanistiche» di Renzo Piano, provando l'ebbrezza - le Valerio, le Comencini, le Geppi, le Augias - di farsi borseggiare dalle bande di rom che stazionano tra Anagnina e Ponte Mammolo. Proveranno l'esperienza del Paese reale, come dicono loro. Mario Desiati con la tuta catarifrangente e Concita col tacco basso, che ormai sembra Vittorio Gassman nell'interpretazione di Maria Bellonci, film: *I mostri*. La chiamano o no, per via del broncio, «la Musa»?

È insomma, tutti alla Tuscolana il primo giovedì sera di luglio. Un bel posto per la sinistra che scernisce i ministri di destra perché non sono abbastanza intellettuali ma poi da parte sua non sa fornire abbastanza intellettuali capaci di diventare ministri.

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

SCARICA INTAXI APP!

L'APP NUMERO 1 IN ITALIA PER MUOVERSI IN TAXI

www.intaxi.it

IL MERCATO DEL LAVORO

I pensionati «attivi» cuore inatteso della nuova economia

di Gian Carlo Biangiardo

Le statistiche ci dicono che un italiano su otto si colloca nella fascia d'età tra il 65° e il 75° compleanno. Si tratta di 7 milioni di «anziani» - meglio sarebbe chiamarli «diversamente giovani» - che, secondo i più recenti dati Istat, sono a leggera prevalenza femminile (53%), beneficiano (...)

segue a pagina 18

IL GIORNO

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
IVA
ZANICCHI

VENERDÌ 4 luglio 2025
1,60 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



COMO La 18enne sequestrata e uccisa nel 1975

Le lettere di Cristina dal covo dell'Anonima
«Caro papà, fai presto»

Pioppi a pagina 17

Domani
LA PRIMA PUNTATA
ENRICO BRIZZI RACCONTA
PIER VITTORIO TONDELLI



Putin al telefono con Trump: negoziamo, ma zero rinunce

Il presidente americano a colloquio per un'ora col capo del Cremlino. Oggi contatti con Kiev Zelensky in Ue: «Sostegno Usa cruciale, vertice con lo zar». Tregua, attesa per la risposta di Hamas

Baquis e Ottaviani
alle p. 6 e 7

L'analisi

Toghe e partiti,
la disfida
del Massimario

Bruno Vespa a pagina 9

Assist a sinistra, ira della Lega

**Cittadinanza dopo
10 anni di scuola
FI spargia le carte**

Coppari a pagina 10

Intervista all'ex ministra

Fine vita, Gelmini:
«Il suicidio
non è un diritto»

Arminio a pagina 11



Alcuni operai, anche dopo le ordinanze anti caldo e nonostante il via al Protocollo del governo, non smettono di lavorare nelle ore più calde Viaggio nei cantieri di Milano, Bologna e Firenze

Di Caprio, Baldi, Scarcella e Vazzana alle p. 2 e 3

NEI CANTIERI A 40 GRADI

DALLE CITTÀ

MILANO Eredità Reggiani, oltre 6 anni a Canò



**«Lady Gucci depredata»
Condannata
l'amica di cella**

A. Gianni a pagina 19

GARLASCO Oggi l'incidente probatorio

**La battaglia dell'impronta 33
Consulenti divisi su Sempio**

Zanette alle pagine 12 e 13

VILLANOVA Un 36enne sotto accusa

**Fucilato nel campo di mais
Chiesta la convalida del fermo**

Raimondi Cominesi nelle Cronache

BRONI No alla presentazione della nuova lista

**Terre d'Oltrepò:
«Poco tempestiva
la mossa
della Regione»**



Marziani nelle Cronache

Tragedia sulle montagne di Vidraro
La vittima è un 48enne di Varese

**Motociclista
italiano
ucciso in Romania
da un'orsa
(con i cuccioli)
Voleva fotografarla**

Formenti a pagina 18



Il 28enne bomber del Liverpool

**Si schianta in auto,
muore Diogo Jota**

Turrini a pagina 15



Oggi la reunion dei Gallagher

**Oasis, il ritorno
dei fratelli coltelli**

Spinelli a pagina 29

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
16 COMPRESSE
BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
15 COMPRESSE
FLACONCINI

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

A. MENARINI

**Supplemento speciale**

DA OGGI Cambiamento climatico, farmaci, esplorazioni spaziali, oscure energie ed esperimenti impossibili: 44 pagine con tante storie di scienza

**Domani su Alias**

I GIORNI DEL NO Dieci anni fa, sull'orlo del default, i greci votarono contro le riforme imposte dalle istituzioni europee. Oggi si spende per le armi

**Culture**

CONTROGEOGRAFIA Mappe senza confini per sognare l'altrove nel libro «Terre che non sono la mia»

Federico Gurgone pagina 12

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

VENERDÌ 4 LUGLIO 2025 - ANNO LV - N° 157

www.ilmanifesto.it

euro 4,00

Ramat Gan (Israele), un cartellone pubblicitario raffigurante Donald Trump con scritto "Grazie, signor Presidente" foto Benat Armanque/Ag



Nobel per la guerra

Il presidente che promette di far cessare ogni conflitto prosegue la tradizione «diplomatica» americana: Trump dice di negoziare la tregua mentre fornisce a Israele altre settemila super bombe che massacrano Gaza e arma i contractor che sparano sui palestinesi

pagine 2,3

Don & Bibi
L'esplosivo stress test del potere

ROBERTO ZANINI

La chiamano bomba a caduta libera leggera, ma di leggero la Mk-82 non ha niente. Pesa 500 libbre (circa 230 chili), è più americana della torta di mele - prodotto orgogliosamente esclusivo di una fabbrica della General Dynamics in Texas - ed è in circolazione dai tempi del Vietnam.

— segue a pagina 3 —

all'interno

L'intervista

Michael Lynk:
«Stati Uniti complici del genocidio»

Il giurista canadese ed ex Relatore speciale dell'Onu messo al bando da Israele: «Stati Uniti complici del genocidio. Gaza ha aperto una crepa nel diritto internazionale».

CHIARA CRUCIATI

PAGINA 3



LA CONSULTA RICONOSCE LE VIOLAZIONI DELLA COSTITUZIONE, SENZA TRARNE LE CONSEGUENZE

«Cpr illegittimi», ma vanno avanti

La Corte costituzionale accerta ma non dichiara l'incostituzionalità della detenzione amministrativa dei migranti. C'è un vulnus, perché la legge non disciplina i «modi» del trattenimento, ma la Consulta dice di non potervi porre rimedio e invoca l'intervento del legislatore. A differenza di altre «sentenze monitor», anche di quelle con

toni molto più duri, stavolta il governo è già al lavoro per una nuova legge. Probabilmente un decreto. Il Viminale teme che le motivazioni del provvedimento possano essere usate dagli avvocati per chiedere la liberazione dei migranti prigionieri. La prima istanza è stata depositata ieri. Oggi la decisione del giudice del

le leggi sarà chiamata in causa nel caso di un cittadino straniero rinchiuso nel Cpr di Gdader, in Albania.

Intanto dalla Corte di giustizia Ue arriva la data ufficiale della sentenza sui «paesi sicuri»: il primo agosto. Tra meno di un mese si conoscerà il futuro del protocollo Roma-Tirana.

MERLIA PAGINA 5

La sentenza in controluce
Così si rinuncia a un controllo incisivo

FRANCESCO PALLANTE

La reclusione degli stranieri nei Centri di permanenza per il rimpatrio continua a sollevare gravi questioni di compatibilità con la Costituzione, lo

conferma la sentenza della Corte costituzionale pubblicata ieri. Alla base di tutto vi è il riconoscimento di un'incapacità dello Stato.

— segue a pagina 5 —



RIDER

Bonus caldo: Glovo fa marcia indietro



La piattaforma Glovo ritira il «bonus caldo» ai rider. Ma l'Italia deve recepire la direttiva Ue contro il cottimo. Rapporto Inail: aumentano gli infortuni nell'alternanza scuola-lavoro. Polemiche sul protocollo sul caldo. **CICCARELLI, GAMBIRASI, MORETTO A PAGINA 7**

BIG BEAUTIFUL BILL
Si alla finanziaria Usa che taglia la sanità



I deputati repubblicani hanno approvato il Big Beautiful Bill, la legge finanziaria di Trump, che taglia le tasse ai ricchi privando quasi 17 milioni di americani della copertura sanitaria. Intanto il presidente Usa parla al telefono con Putin. Da Mosca «nessuna marcia indietro». **ANGIERI, CATUCCIA PAGINA 8**

Revisionismi
«Albatross», il cinema che piace alla destra

ALBERTO PICCINI

Uno dei momenti chiave di Albatross, il biopic di Giulio Base sulla vita di Almerigo Griz, neofascista trapanese in odore di terrorismo e campi paramilitari che trovò la bella morte come inviato di guerra in Mozambico nel 1987, è quello che il regista riserva per sé a tre quarti del film.

— segue a pagina 14 —



Prima Italiana Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dopol. CPM/23/2103
9 770025 215000



IL MATTINO



€ 1,20

ANNO CCXXV - N° 182
ITALIA

SPEDIRE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 4 Luglio 2025 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ROMA E PRODA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" EURO L23

L'iniziativa del Mattino

ARRIVA PIAZZA MERCATO TIFOSI DITE LA VOSTRA SUGLI AFFARI DEL NAPOLI

I servizi sul calciomercato alle pagg. 16 e 17

di Francesco De Luca

Ore caldissime per i prossimi colpi del Napoli dopo gli ingaggi del fuoriclasse De Bruyne e del promettente Marioni. De Laurentis, il direttore sportivo Manna e Conte si preparano a definire altri affari: Lang, Beukema, probabilmente Ndoye. E c'è l'attacco da sistemare, con Lucca o Nunez. Il Napoli ha

tante idee e tanti milioni, sta preparando la stagione post quarto scudetto nel modo migliore. Il Mattino racconta ogni giorno con i suoi cronisti le mosse del club azzurro. C'è un appuntamento fisso, in edicola e sul sito, per i nostri lettori a caccia di notizie. E adesso loro possono diventare protagonisti con l'iniziativa "Piazza Mercato" che lanciamo da oggi. Continua a pag. 38

La ricerca
Conte Dracula,
c'è la conferma:
a Napoli la tomba
dell'impalatore
Marco Perillo in Cronaca



L'editoriale LA NUOVA GEOECONOMIA E IL SUO INCROCIO STRATEGICO

di Amedeo Lepore

La storia del Mediterraneo è uno strumento essenziale per la comprensione dei fenomeni di crisi e rivalutazione di uno tra gli spazi geografici veramente strategici del mondo. La sua costruzione è l'esito di una stratificazione ininterrotta di avvenimenti economici e sociali, vicende umane e processi demografici, rappresentazioni mitologiche ed evoluzione di un ambiente naturale unico. Questo mare collocato in mezzo alle terre di tre continenti è un intreccio continuo di significati contrastanti, aspettative e inganni, slanci e convenienze, identità e fratture culturali, passato remoto e avvenire possibile, da cui si genera il senso dell'esperienza delle realtà e delle popolazioni che lo circondano. Quest'area di frontiera e di congiunzione è stata descritta da Amalia Signorelli, contribuendo alla sua interpretazione moderna: "Continguo, anzi cerniera tra altri due potenti poli simbolici, l'Oriente e l'Occidente, il Mediterraneo è sempre così pronto a sfumare i propri confini in quelli dell'uno o dell'altro, che talvolta sembra sul punto di venire risucchiato, di diventare parte dell'una o dell'altra costruzione simbolica. E invece rimane sempre Mediterraneo, non tutto Oriente né tutto Occidente". Il Mediterraneo odierno, con le sue caratteristiche multiformi, si proietta in una dimensione nuova, frutto della complicazione dei rapporti proprio tra Est ed Ovest e del riassetto geopolitico globale, diventando il crocevia delle connessioni tra il Nord e il Sud, lungo la rotta principale della prossima crescita mondiale.

Continua a pag.

Cambio di paradigma/ Federico II hub nel Sud Europa per ricerca e produzione di farmaci a base di Rna

A SCAMPIA IL POLO PER LA TERAPIA GENICA

Le aree interne da valorizzare/La via dell'innovazione e dell'export

I tesori industriali "nascosti" dell'Irpinia e del Sannio

Valentino Di Giacomo

Siformano e si specializzano negli Ihs, poi trovano subito un lavoro di prestigio nelle

aziende d'eccellenza che esportano i propri prodotti in tutto il mondo di cui è ricca l'Irpinia. Innovazione ed export. I tesori nascosti delle aree interne. A pag. 2

QUEL MODELLO DEMOGRAFICO CHE PENALIZZA IL TERRITORIO

di Carlo Nitsch e Guido Trombetti

Cerchiamo di fare un minimo chiarezza sul modello previsionale dell'Istat per le aree interne del Mezzogiorno del quale si è molto discusso in questi giorni. Continua a pag. 39

Putin a Trump: non mi fermo

►Telefonata con il tycoon che preme per la tregua in Ucraina
Lo zar: negoziamo ma la Russia non rinuncia ai suoi obiettivi

Mauro Evangelisti a pag. 7

Diverse offerte, trattative aperte



Antonino Pane a pag. 13

SE L'EUROPA CI PROVA

di Stefano Silvestri

Le crisi si moltiplicano, si aprono, si trasformano, portando alla ribalta molti

nuovi protagonisti. Ma gli europei dove sono? Forse più presenti di quel che sembra.

Continua a pag. 39

La missione di Sefcovic a Washington Dazi: Ue-Usa al rush finale per l'accordo entro il 9 luglio

Angelo Paura e Gabriele Rosana a pag. 9

Città della Scienza il processo infinito: si torna in Appello

Decisione della Cassazione: cancellata l'assoluzione del custode, si riapre il caso

Leandro Del Gaudio in Cronaca

Tajani: il Parlamento è sovrano

Ius Scholae, Forza Italia:
«Lo voti chi vuole»
Pd apre, no da Lega e Fdi

Valentina Pigliatelli a pag. 11

Punto di Vespa

di Bruno Vespa

LA POLEMICA SUL MASSIMARIO E LA RIFORMA DELLA GIUSTIZIA

Mettiamola così. Per la destra, il Massimario è l'ufficio politico della Cassazione. Per osservatori meno radicali, è l'ufficio che orienta i magistrati sulle posizioni prevalenti della Suprema Corte. Massimario deriva da massima, cioè la sintesi di un principio di diritto presente in una sentenza della Cassazione. Continua a pag. 39

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX® FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

- ✓ FISSA PROVVISORIAMENTE PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
- ✓ DA SOLI E IN POCHI MINUTI
- ✓ SIA SU IMPIANTI CHE SU DENTI PREPARATI
- ✓ FACILE DA USARE
- ✓ AGISCE IN POCHI MINUTI
- ✓ NON COMPROMETTE IL SUCCESSIVO INTERVENTO DEL DENTISTA

FIMO da oltre 30 anni in farmacia



LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO
E UN IMPORTATO MEDICO O DENTISTA. SAL. DEL. 2019/0001

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

Il Messaggero

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

€ 1,40* ANNO 147 - N° 182
Sped. in A.P. 04/03/2003 conv. L. 48/2004 art. 1 c. 1 DGR RM

NAZIONALE

9 771129 624054

Venerdì 4 Luglio 2025 • S. Procopio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su **ILMESS** **DO.IT**

La notte del Ninfeo

Premio Strega per la finale 2026 l'idea Cinecittà

De Palo a pag. 23



Si era sposato da 12 giorni

Incidente choc Muore Jota, punta del Liverpool

Cecchini e Pierantozzi a pag. 13



Il futuro del Festival

Sanremo, si tratta Dopo le polemiche tavolo Rai-Comune

Marzi a pag. 25



L'editoriale

LE POLITICHE GREEN E IL NODO DEI COSTI

Paolo Balduzzi

I cittadini europei non sono mai stati convinti come in questo periodo che la questione del cambiamento climatico sia grave e che debba essere affrontata. Oltre l'80% degli stessi, inoltre, dichiara di sostenere gli obiettivi del cosiddetto "Green deal", il complesso di riforme dell'Unione europea che ha come obiettivo quello di raggiungere emissioni nette di anidride carbonica pari a zero entro il 2050. Bella forza, si potrebbe immaginare: con l'ondata di caldo che sta attraversando il continente, come potrebbe essere il contrario? Eppure, tale affermazione si riferisce ai risultati dell'Eurobarometro di qualche settimana fa. Che, a sua volta, conteneva interviste realizzate tra febbraio e marzo, non esattamente i mesi più roventi dell'anno. Anche di fronte a una tale e decisa presa di posizione, tuttavia, è facile osservare un comportamento elettorale non sempre coerente. Anzi: capita spesso che siano proprio i partiti più critici verso il Green deal a ottenere un maggiore consenso. Timmermans, padre delle politiche europee sul clima, ex Commissario e vicepresidente della Commissione europea, venne ampiamente sconfitto alle elezioni politiche olandesi nel 2023, per esempio. In altri termini, il sostegno di un partito al Green deal non è un'assicurazione di vittoria. E ancora, nonostante l'opinione pubblica raccontata dall'Eurobarometro, proprio due giorni fa la Commissione ha introdotto maggiore flessibilità nel raggiungimento degli obiettivi climatici.

Continua a pag. 27

Putin a Trump: non arretriamo

► Telefonata dopo lo stop delle armi a Kiev. Lo Zar: negoziamo, ma i nostri obiettivi non cambiano
► Gaza, Hamas apre alla tregua. Israele: accordo in 24 ore. Contractor americani sparano sui civili

ROMA. Putin, telefonata a Trump: «Su Kiev non arretriamo». Colloquio di un'ora tra i due leader. Lo zar: «Si ai negoziati, ma non rinunciamo ai nostri obiettivi». Il presidente ucraino Zelenskyy: «Chiamerò Donald, gli Usa ci aiutino». A Gaza, intanto, Hamas apre alla tregua. I miliziani dovrebbero rilasciare gli ostaggi israeliani in 5 tornate (senza cerimonie) nell'arco di 60 giorni. Israele pronto all'accordo in 24 ore. Ma sulla Striscia si contano ancora i morti: ieri altre 94 persone hanno perso la vita, 45 erano in fila per il cibo.

Evangelisti, Sciarra, Ventura e Vita alle pag. 4 e 5

Sefcovic alla Casa Bianca: intesa entro il 9

Dazi, l'offerta della Ue a Washington: ok al 10%, ma tariffe ridotte sulle auto

da New York
azi, Europa e Usa accelerano sull'intesa. Pressing Ue sulle auto. Sefcovic incontra Bessent a Washington: ok dell'Unione al 10% in cambio di una riduzione delle tariffe sull'automot-



ve. Il made in Italy negli States può calare del 30% in valore, ma sono possibili sconti su alcuni beni. Il segretario del Tesoro Usa: «Accordo con 10-12 Paesi entro il 9 luglio». Andreoli, Paura e Rosana alle pag. 2 e 3

Il Pd apre: subito il testo in calendario

Fl: Ius Scholae anche con l'opposizione Altolà di Lega e Fdi: la legge va bene così

Valentina Pigliautile

L'avevamo lasciata lì, depositata in entrambi i rami del Parlamento a ottobre scorso, come atto finale di una battaglia politica non condivisa dagli altri alleati



di governo. Oggi, la pdl di Forza Italia sulla cittadinanza - ottenibile dopo dieci anni di scuola - torna al centro del dibattito. Perché le opposizioni a sorpresa sono pronte al sì. Fdi e Lega frenano.

A pag. 8

Caldo, l'Inps: Cigs oltre i 35 gradi. Meloni: sicurezza prioritaria



Le fiamme che stanno devastando il sud dell'isola di Creta. Bisozzi e Trolli alle pag. 6 e 7

Inferno di fuoco a Creta 5mila turisti in fuga

Annunci nascosti Così falsavano le aste giudiziarie

► Velletri, tra gli indagati un curatore fallimentare Abiti a una cancelliera perché facesse falsi inventari

Valeria Di Corrado

Una mazzetta da 40mila euro per aggiudicarsi l'asta giudiziaria grazie a un'offerta pilotata e annunci fatti sparire dal "Portale vendite pubbliche". Falsi inventari per svendere o regalare agli amici i beni delle società in liquidazione. Ai domiciliari tre imprenditori, indagate due società e otto persone. Tra cui un curatore fallimentare, la dirigente di cancelleria della sezione fallimentare del Tribunale di Velletri.

A pag. 11

Chiusura indagini

Ramy: il carabiniere rischia il processo Fdi: «Inaccettabile»

MILANO Per la morte di Ramy, il ragazzo vittima di un incidente dopo un inseguimento, rischiano il processo l'amico alla guida della moto e un carabinieri. Fdi col militare: vergogna.

Zaniboni a pag. 11

Il sondaggio

Smartphone vietati in classe, d'accordo (a sorpresa) i giovani



Laura Pace

Il divieto dell'uso degli smartphone in classe potrebbe essere esteso alle superiori. Il 76% degli italiani è favorevole, e tra questi anche moltissimi giovani. A pag. 15

OPERA • MUSICA • DANZA • TEATRO • ARTE

Spoletto Festival dei Due Mondi

27 GIUGNO — 13 LUGLIO 2025

68

PROMOSSO DA

Ministero della Cultura

Repubblica Italiana

Stato Italiano

Media Partner

Il Messaggero

Il Segno di LUCA

GEMELLI, VENTO POSITIVO

Venere entra oggi nel tuo segno e con lei, come una ventata che spalanca tutte le finestre, nella tua vita entra l'amore. La sua congiunzione con Urano la rende irruente e indisciplinata, pronta a manifestarsi nella modalità più imprevedibile, forse potrà sorprendere perfino te. La configurazione ammorbideisce anche gli altri settori della tua vita. Prenditi il tempo di riconsiderare alcune relazioni di amicizia, troverai delle perle. **MANTRA DEL GIORNO** La leggerezza scava in profondità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 27

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50. * Passaggiati ed escursionisti nel Lazio • € 0,80 (Lazio)

il Resto del Carlino

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

VENERDÌ 4 luglio 2025
1,80 Euro*

Nazionale - Imola+

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
IVA
ZANICCHI
FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

BOLOGNA Il sindaco dopo il summit con Salvini

Lepore: «Il Passante?
Ci vuole un accordo
Imitiamo Pc e Dc»

Carbutti a pagina 16

Domani
 LA PRIMA PUNTATA
ENRICO BRIZZI RACCONTA
PIER VITTORIO TONDELLI


Putin al telefono con Trump: negoziamo, ma zero rinunce

Il presidente americano a colloquio per un'ora col capo del Cremlino. Oggi contatti con Kiev Zelensky in Ue: «Sostegno Usa cruciale, vertice con lo zar». Tregua, attesa per la risposta di Hamas

Baquis e Ottaviani
alle p. 6 e 7

L'analisi

Toghe e partiti,
la disfida
del Massimario

Bruno Vespa a pagina 9

Assist a sinistra, ira della Lega

Cittadinanza dopo
10 anni di scuola
FI spargia le carte

Coppari a pagina 10

Intervista all'ex ministra

Fine vita, Gelmini:
«Il suicidio
non è un diritto»

Arminio a pagina 11


 Alcuni operai, anche dopo
 le ordinanze anti caldo
 e nonostante il via
 al Protocollo del governo,
 non smettono di lavorare
 nelle ore più calde Viaggio
 nei cantieri di Milano,
 Bologna e Firenze

 Di Caprio, Baldi, Scarcella
 e Vazzana alle p. 2 e 3

 Tragedia sulle montagne di Vidraro
 La vittima è un 48enne di Varese

Motociclista
italiano
ucciso in Romania
da un'orsa
(con i cuccioli)
Voleva fotografarla

Cattaneo e Formenti a pagina 18



Il 28enne bomber del Liverpool

Si schianta in auto,
muore Diogo Jota

Turrini a pagina 15



Oggi la reunion dei Gallagher

Oasis, il ritorno
dei fratelli coltelli

Spinelli a pagina 29

DALLE CITTÀ

DA RAVENNA A RIMINI La ricercatrice


«Arruolo volontari
per salvare
i nidi in spiaggia
delle tartarughe»

Donati a pagina 17

BOLOGNA Pilastro, faceva rilievi nell'area

Tecnico preso a pugni
da un gruppo di nomadi

Tempera in Cronaca

BUDRIO Erano accusati di aver picchiato gli ospiti

Villa Donini, tutti assolti
«Disabili mai maltrattati»

In Cronaca

IMOLA La riqualificazione degli alloggi Erg

Via Donizetti,
maxi-piano
da 500mila euro
per un condominio


Agnessi in Cronaca


Motociclista
italiano
ucciso in Romania
da un'orsa
(con i cuccioli)
Voleva fotografarla

Cattaneo e Formenti a pagina 18



Il 28enne bomber del Liverpool

Si schianta in auto,
muore Diogo Jota

Turrini a pagina 15



Oggi la reunion dei Gallagher

Oasis, il ritorno
dei fratelli coltelli

Spinelli a pagina 29

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

SUSTENIUM PLUS 50+
 ENERGIA FISICA E MENTALE
 16 bustine o 15 flaconcini

BUSTINE
 FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

FLACONCINI

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



VENERDÌ 4 LUGLIO 2025

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20 € con "TYSORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50 € in tutte le altre zone - Anno CXXXIX - NUMERO 157, COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST - GR 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

IL DIBATTITO SULLA LEGGE

SUL FINE VITA UN BUON PUNTO DI PARTENZA

MATTEO BASSETTI

In Italia, il concetto di fine vita è una materia delicata e complicata che abbraccia distinti temi: da un lato termini come eutanasia e suicidio assistito, dall'altro la necessità di un approccio empatico e amorevole fino all'ultimo istante e questioni cruciali come il Testamento Biologico e il Consenso Informato, due strumenti che permettono a ogni persona di esprimere le proprie volontà riguardo ai trattamenti sanitari futuri in modo che il processo decisionale sia consapevole e rispettoso.

Tutti questi temi orbitano attorno a nozioni come dignità, rispetto, amore, possibilità di scegliere e libertà nel farlo. Nel dibattito sul fine vita, è essenziale partire dal distinguere alcuni concetti spesso confusi: l'eutanasia, il suicidio assistito e il fine vita inteso in senso generale.

Mentre l'eutanasia coinvolge un atto intenzionale che pone fine alla vita del paziente, dove il medico a somministrare il farmaco, il suicidio assistito prevede invece che il paziente assuma da solo il farmaco, che però dovrà sempre essere prescritto da un medico. Il concetto di fine vita in senso generale, invece, si concentra anche sull'assistenza e il sostegno forniti ai pazienti terminali o gravemente malati per garantire una morte dignitosa e confortevole, e in questo contesto si inseriscono anche la sedazione palliativa e altre cure palliative. Il paziente deve essere al centro: tutte le pratiche, infatti, richiedono la volontà libera e consapevole della persona.

Dopo tanta discussione mediatica e politica, spesso impropria perché fatta senza sentire né medici né pazienti, il disegno di legge sul fine vita è stato adottato come testo base da cui partirà l'esame al Senato, dopo mesi di stop and go. È un ottimo punto di partenza, anche se ci sono alcuni punti che andrebbero migliorati. Primo fra tutti è l'esclusione del Ssn per il fine vita. Si potrà fare ma solo in strutture private. Andrebbe fatto anche all'interno del Servizio sanitario nazionale per andare incontro al rispetto dei principi della nostra Repubblica e le indicazioni della Corte costituzionale sulla non punibilità di un paziente che non sopporta più il dolore e ritiene che la sua situazione sia lesiva della dignità. In generale trovo che la discussione sia troppo ideologizzata, come anche il prevedere che la decisione finale su un tema così delicato spetti a una commissione nominata dalla politica.

GENOVA, FEDERICA PELLEGRINI MADRINA DEL NUOVO TRAGHETTO GNV

Il battesimo di Orion

È il secondo traghetto di sei totali che costituiscono il capitolo fondamentale del piano di rinnovamento della flotta di Gnv. E così ieri sera la compagnia del gruppo Msc ha battezzato Orion, ventiseiesima unità schierata dalla compagnia, ormeggiata accanto alla gemella

Polaris. Il rinnovamento sarà completato entro il 2030 e per la propulsione prevede l'impiego del Gnl. Orion avrà la sua base a Genova ed è schierata sulla rotta per Palermo. Madrina d'eccezione per il battesimo Federica Pellegrini.

SIMONE GALLOTTI/PAGINA 11



Il traghetto Gnv Orion ancorato al terminal genovese

MODELLO ALBANIA E LINEA DURA: SULL'IMMIGRAZIONE LA PREMIER MELONI TROVA SPONDA IN EUROPA

Sfida sui nuovi italiani

Forza Italia: «Ai voti la cittadinanza legata ai cicli scolastici». Pd e M5S aprono, no di FdI e Lega

Forza Italia sfida gli alleati di governo e rilancia sullo "ius Italiae", annunciando di voler mettere ai voti la riforma della cittadinanza legata al completamento dei cicli scolastici, nonostante la netta contrarietà di Lega e FdI ribadita ancora una volta. Piena apertura invece da Pd e M5S. «Ma che non sia una boutade» avvertono dall'opposizione.

BAGNOLI E LA MILE/PAGINA 7

LATELEFONATA

Michele Esposito/PAGINA 5

Putin a Trump «Non arretriamo» E Zelensky trema

La telefonata tra Trump e Putin, arrivata è stata ben lontana dal chiarire un quadro che, per Volodymyr Zelensky, rischia di divenire improvvisamente più fosco.

HAMAS VALUTA LA TREGUA
MA NELLA STRISCIA
SI CONTINUA A MORIRE

LUCA MIRONE/PAGINA 5

TRAGEDIA A BUENOS AIRES, MUOIONO INGEGNERE, I GENITORI, MOGLIE E FIGLIA

Da Genova all'Argentina, uccisi dal monossido



Andrés De Nastchokine, ingegnere, è morto in Argentina. Con lui hanno perso la vita a causa di una fuga di monossido di carbonio il padre Demetrio De Nastchokine, la madre Graciela Just, la moglie Marie Lanane e la figlia Elisa. Unico sopravvissuto il figlio Milo, ricoverato in terapia intensiva

BEATRICE D'URIA/PAGINA 9

OFFICINE A 39 GRADI

Ansaldo, 12 operai in infermeria per il troppo caldo

Danilo D'Anna/PAGINA 3

Malori per 12 operai di Ansaldo Energia a Genova: le tute blu sono state soccorse in infermeria. Nei reparti sono stati riscontrati fino a 39 gradi. Le rsu: «Servono subito provvedimenti».

DOPO IL MORANDI



Pedaggi autostradali stop agli sconti per i disagi dei lavori

Matteo Dell'Antico/PAGINA 6

Cinque anni dopo il Morandi, ecco gli aumenti in autostrada. I camionisti verso lo sciopero.

BUONGIORNO

Qui, al lavoro, quasi ogni giorno salta la luce. Si boccheggia un po' perché si spengono anche i condizionatori, poi tutto riparte. Ieri a pranzo è successa la stessa cosa al ristorante: saltata la luce, i condizionatori sono andati in panne e noi mangiavamo la sogliolina con imbarazzanti accenni di sudore al collo incravattato. Un'amica mi scrive fuori di sé perché dal parrucchiere a un certo punto corrente e condizionatori sono andati ko e il negozio è diventato una palude vietnamita. Ho scoperto che era saltata la luce in mezza via, mi dice. A piazza Vittorio, a Roma, mi dice un amico, ci sono i camion con i generatori per far funzionare l'aria condizionata. Senza generatori, l'aria condizionata salta e la nostra esistenza è finita. Mi guardo bene dal chiedere come facessimo da ragazzi, quando i condi-

zionatori erano l'eccezione, perché poi mi becco del negazionista (la temperatura media del pianeta, dal 1850 a oggi, è aumentata di 1.2/1.3 gradi: un disastro per il clima, non per il meteo, ma io negazionista resto). Comunque, tutti furienti con Marine Le Pen che ha promesso, se vince le prossime presidenziali, condizionatori per tutti. Infatti più si usano i condizionatori, più il pianeta si scalda e più il pianeta si scalda, più si usano i condizionatori. Non basta: uno psicologo avverte in un'intervista che il caldo fa venire l'ansia, e l'ansia fa sentire di più il caldo. E più si ha caldo più si sente l'ansia, e più si sente l'ansia più si ha caldo, e più si ha caldo più si accendono i condizionatori, e più si accendono i condizionatori più aumenta il caldo, e più aumenta il caldo più aumenta l'ansia...

Che afa fa

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: 010.6501501

GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantieri, 166r Tel. 010.416382
SAMPIERDARENA: Via Roma 2,
Tel: 0184.990230

ORARIO 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: 010.6501501

GENOVA SAMPIERDARENA:
Via Antonio Cantieri, 166r Tel. 010.416382
SAMPIERDARENA: Via Roma 2,
Tel: 0184.990230

ORARIO 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

Di fiscale
Concordato preventivo,
torna la chance
del ravvedimento



Mobili e Parente
— a pag. 9

Agenzia Entrate
Auto aziendali
ordinate nel 2024,
spazio alla scelta
del regime migliore

Cristian Valsiglio
— a pag. 29



FTSE MIB 39943,15 +0,40% | SPREAD BUND 10Y 88,70 -2,90 | SOLE24ESG MORN. 1445,61 +0,27% | SOLE40 MORN. 1490,97 +0,35% | Indici & Numeri → p. 33-37

IN CISGIORDANIA DAI COLONI 740 ATTACCHI IN SEI MESI

Hamas riapre sulla tregua Quasi 100 vittime nei raid israeliani a Gaza

— Servizio a pag. 7



Tel Aviv. Sit in contro Netanyahu

UN'ORA DI COLLOQUIO TELEFONICO

Putin a Trump: «Non rinunceremo ai nostri obiettivi in Ucraina»

Antonella Scotti — a pag. 22

Meno tasse e più tagli, ok al bilancio Usa Crescono gli occupati, sale Wall Street

Conti pubblici e mercati

Si alla manovra che prevede
sgravi fiscali, riduzioni di
spesa per il welfare e debito

A giugno le buste paga
aumentate di 147mila unità,
record per S&P e Nasdaq

Le Borse ieri hanno festeggiato un dato sull'occupazione americana migliore del previsto, interpretandolo come segnale della tenuta dell'economia Usa. A giugno, le buste paga sono cresciute di 147mila unità, contro le 110mila attese. E il tasso di disoccupazione è sceso dal 4,2% al 4,1%. Intanto la Camera dei rappresentanti ha approvato la legge di spesa di Donald Trump con 218 voti a favore e 214 contrari. Rinnovati i maxi sgravi fiscali per quasi 5mila miliardi, tagli record alla spesa sociale.

Lops, Valsania, Alegi — alle pag. 2 e 3

L'ANALISI

CON IL VIA LIBERA
ALLA LEGGE
ORA I RISCHI
SONO DEBITO,
MINI DOLLARO
E INFLAZIONE

di Stefano Manzocchi — a pag. 3

RIMOSSE I DIVIETI PER I SOFTWARE ALLA CINA

Dazi, vertice Usa-Ue: caccia a intesa di massima per poi trattare ancora

Trovati e Valsania — a pag. 2

10%

L'IPOTESI
La Ue potrebbe accettare il
dazio per proseguire i confronti

Foti: «Obiettivi Pnrr raggiungibili, ma ora risposte rapide dalla Ue»

L'intervista
TOMMASO FOTI



Ministro.
Tommaso Foti
guida il dicastero
per gli Affari
europei,
il Pnrr e le Politiche
di coesione

«Gli obiettivi del Pnrr, con la giusta manutenzione, sono tutti raggiungibili, e chiariamo un equivoco: non abbiamo l'obbligo di spendere l'intera dotazione di 194,4 miliardi entro il 30 agosto 2026. I tempi per la rimodulazione straordinaria del Piano però sono stretti e in una fase come questa l'accelerazione del confronto con la Commissione europea sarebbe molto utile». Così Tommaso Foti, ministro per gli Affari europei.

Perrone e Trovati — a pag. 4

WELFARE E INNOVAZIONE

Così l'intelligenza
artificiale
ci pagherà
la pensione futura

Barbara Carfagna — a pag. 8

INTERVISTA AL CEO LUIGI LOVAGLIO

«Mps riuscirà a conquistare Mediobanca»

Luca Davi — a pag. 21



La scalata a Piazzetta Cuccia. Luigi Lovaglio, ad di Monte dei Paschi

PANORAMA

MIGRANTI

Per la Consulta la disciplina sui Cpr non rispetta la libertà personale

La disciplina sul trattamento dei migranti nel Cpr in vista del rimpatrio contrasta con il rispetto della libertà personale. Spetta al legislatore, non al giudice, definire una disciplina più rispettosa dei diritti della persona e della sua dignità. Lo ha stabilito ieri la Consulta. — a pagina 10



LA PORTA APERTA
IL GIUBILEO
COME RIPOSO
PER LA TERRA

di Enzo Fortunato — a pag. 12

L'OPS

Iper aumenta l'offerta per la Popolare Sondrio

Iper aumenta l'offerta su Sondrio. Iper riconosce un corrispettivo unitario pari a 1,450 azioni Iper di nuova emissione e da uno aggiuntivo in denaro di 1 euro. — a pagina 22

DA DOMANI IN EDICOLA



Il primo volume.
«Acciaio» di
Silvia Avalone è
il primo dei sei
grandi romanzi
dell'industria
italiana che
usciranno ogni
settimana.

La collana I grandi romanzi dell'industria

— a 12,90 euro oltre al prezzo del giornale

Plus 24

Pir Alle Pmi vanno solo le briciole

— Domani in edicola con Il Sole 24 Ore

Moda 24

Sostenibilità La nuova vita del lino europeo

Chiara Reggelli — a pag. 19

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



Export. Nel 2024 è stato 54 mld

FARMINDUSTRIA

«Farmaci, servono riforme Usa, puntare su zero dazi»

Marzio Bartoloni — a pag. 14



Acquistiamo le tue Monete



Diamo valore alla tua storia, prima che ai tuoi preziosi.

Ti aspettiamo dal lunedì al venerdì orario continuato 9.00-17.00. Sabato 9.00-13.00

5.000
MONETE
E STELLE DA 1 €

Ambrosiano

VIA DEL BOLD 7 - MILANO
WHATSAPP: +39 347 278 4040 TEL: +39 02 499 19 280
WWW.AMBROSIANO.MILANO.IT



SULL'ERBA DI WIMBLEDON
Sinner travolge Vukic
e vola al terzo turno

Schito a pagina 26



NAZIONALE PORTOGHESE
La tragedia di Diogo Jota
Il calcio piange la sua stella

Pieretti a pagina 27



ROMA BUSKERS FESTIVAL
Gli artisti di strada
sotto il cielo di Ostia

De Mattels a pagina 23

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobiliare non viene pagata ma subito vista

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream
immobiliare non viene pagata ma subito vista

Santa Elisabetta del Portogallo

Venerdì 4 luglio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 182 - € 1,20*

ISSN 0391-6990
www.iltempo.it

Il caso Ramy
l'ultima offesa
agli italiani

DI TOMMASO CERNO

Vediamo se ho capito bene: nella Milano di Beppe Sala infestata di delinquenti due di questi, a bordo di uno scooter, non si fermano all'alt dei carabinieri. Il tizio che guida ha fatto uso di alcol e droga, il tizio dietro, tale Ramy, lo incita a fuggire. I militari, come è normale che sia, di fronte ai due autocertificati criminali (un cittadino che non ha nulla da nascondere si ferma e esibisce i documenti, poi risale sullo scooter e se ne va) li inseguono. Dopo alcuni minuti il tizio che guida lo scooter perde il controllo, si schianta contro un palo e l'amico muore. Ora scopriamo che anziché indagare il delinquente alla guida dello scooter la nostra giustizia pensa bene di indagare il carabiniere, al quale dovremo invece dare una onorificenza. Stare di notte a Milano per quattro soldi a rischiare la vita è da eroi, non da criminali. E comparare, immaginando un concorso in omicidio, un delinquente in fuga a un carabiniere in servizio, per quanto mi riguarda è un'offesa all'Italia, agli italiani, a chi paga le tasse e anche a chi ha scritto la Costituzione, se la leggette bene.

FOTOGRAFICO DI ROBERTA

DI ANNAISA CHIRICO
Meloni, gli Usa
e quel Pd
dell'atlantismo
a giorni alterni

a pagina 8

Ronde islamiche nei parchi per convertire i giovani

A Piacenza la comunità si propone per fare il presidio del territorio «Prevenire il disagio dei fragili attraverso la leva religiosa». E già si parla di islamizzazione Gasparri: «A quando i pasdaran?»

DI GIULIA SORRENTINO
alle pagine 2 e 3

DI SOUAD SBAI

Il piano dell'Islam
per la conquista
dell'Italia

a pagina 2



DI RITA CAVALLARO
L'ultimo «regalo» di Luciano Perdelà poltrona di sindaco ma lascia ai cittadini un conto salato da pagare: più di tre milioni di euro

a pagina 5

DI ANTONIO ADELAI
La Consulta ci riprova
«I Cpr non rispettano
le libertà individuali»

a pagina 5

Il Tempo di Osho

**E Papa Leone s'inventa
la prima messa «green»**



Ma co' la farina de grilli
se possono fa' pure le
ostie?"

Capozza a pagina 13

LA RIFORMA DELLA GIUSTIZIA

Separazione delle carriere
Arriva il via libera del Senato
«Alba di una nuova era di civiltà»

Passo decisivo per la riforma della giustizia. Il Senato approva l'articolo 2 del testo della maggioranza che prevede la separazione delle carriere dei giudici.

De Leo a pagina 8



DI LUIGI TIVELLI
Gli artigiani di Prodi
e il destino di
Schlein-Landini

a pagina 4

DI GIANLUIGI PARAGONE
Se Elly si limita
al piccolo ruolo
di fan del Boss

a pagina 5

ACCUSA DI OMICIDIO STRADALE

Carabiniere indagato
come l'amico di Ramy
E scoppia la polemica
sull'inchiesta del pm

Indagini chiuse sul caso Ramy. Ed è polemica: accusati l'amico e il carabiniere.

Bernardini a pagina 9



LA PROPOSTA DI FI

Ius scholae, stop di FdI e Lega
«Non è nel programma»

Di Capua a pagina 4

SCARICA INTAXI APP!



L'APP NUMERO 1
IN ITALIA
PER MUOVERSI
IN TAXI
www.intaxi.it



*IN ITALIA FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI I VEDI GENOVA
IPOTENTE B. 2001. 2002. 2003. 2004. 2005. 2006. 2007. 2008. 2009. 2010. 2011. 2012. 2013. 2014. 2015. 2016. 2017. 2018. 2019. 2020. 2021. 2022. 2023. 2024. 2025.

LA SERATA ALL'OLIMPICO
Gli agenti municipali si sono giustificati: «Era vigilanza generica». Ma che figura!
Multe a raffica poi ad ascoltare Mengoni
Trenta vigili immortalati al concerto

Zanchi a pagina 18



Oroscopo
Le stelle di
Branko

a pagina 30



PIAZZA ITALIA

Arianna Meloni
e l'orgoglio FdI
«Con noi cambia tutto
E ora tocca a Roma»

Impallomeni a pagina 6

**L'ENERGIA
PER SENTIRSI
TOSTI!**



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



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**Noci (Politecnico): la finanza internazionale
volta le spalle a Trump e preferisce l'Europa**

Paolo Rossetti a pag. 4

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

NUOVE REGOLE
Antiriciclaggio,
sulle segnalazioni
di operazioni
sospette
gli automatismi
non servono.
L'Uif vuole
meno dati ma
più affidabili
Fedana a pag. 23**PNRR**
Istruzioni
per l'uso
a pag. 37

Invalidità minima a 603 euro

Per la Corte Costituzionale l'assegno non può scendere sotto il minimo, anche per chi ha lavorato solo dal 1996. Ma la novità vale solo per il futuro. Niente arretrati

L'assegno d'invalidità va sempre integrato al minimo. Non soltanto a chi ha svolto attività lavorativa prima del 31 dicembre 1995 (regime retributivo o misto); ma anche a chi, finora escluso, ha lavorato soltanto dal 1° gennaio 1996 (regime contributivo). A stabilirlo è la Corte costituzionale con sentenza depositata ieri, in cui dichiara illegittima la riforma Dini delle pensioni. Ma la regola vale solo per il futuro. Niente arretrati.

Cirio a pag. 30

MEDIA
WBD e Mediaset
i broadcaster tv
con i bilanci
più brillanti
Piazzotta a pag. 17**Adesso i leghisti veneti puntano su una lista
autonoma non ingabbiata nel centrodestra**

STRUZZIONIISMO

È da Treviso, la città di Luca Zaia, che si urla il ritorno alla Lega e il primo passo dovrebbe essere una lista autonoma e non ingabbiata nel centrodestra e un proprio candidato alle prossime regionali. Con tanti saluti a Vannucci ma anche a Fdi. I segretari di sezione trevigiani si sono ritrovati in assemblea e deliberato: «I Fratelli la stanno tirando lunga, non possiamo farci trovare impreparati, mettiamo le basi per una nostra lista». Domani sarà la volta di una maxi riunione degli amministratori regionali: non a caso si tiene a Treviso e non a caso sono stati chiamati tutti a raccolta.

Valentini a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Tenzin Gyatso, 90 anni, è la quattordicesima reincarnazione del Dalai Lama, la massima autorità religiosa tibetana, considerato dai suoi fedeli quasi una divinità, un Buddha vivente. Fu riconosciuto come la reincarnazione del precedente Dalai Lama quando aveva solo tre anni e viveva in uno sperduto villaggio sul tetto del mondo. Ora vive in esilio, in India. Alla sua morte il Panchen Lama (il numero due nella gerarchia religiosa) avrebbe dovuto guidare il gruppo di monaci chiamati a individuare, da alcuni segni precisi, la sua reincarnazione. Ma l'attuale Panchen Lama è stato sequestrato da Pechino e non si sa che fine abbia fatto. Il governo cinese rivendica infatti il diritto, alla morte di Tenzin Gyatso, di riconoscere il prossimo Dalai Lama. Bizzarro: come può un governo comunista, che propaga l'ateismo, pretendere di avere competenze in materia di reincarnazione?

confidisistema!
Vicini di impresa**CERCHIAMO**
IMPRENDITORI AMBIZIOSI
PER FARE IMPRESA INSIEMEValorizziamo le potenzialità di
sviluppo della Tua Impresa con

- garanzia
- finanza diretta
- agevolazioni
- consulenza finanziaria

Voi ci mettete idee e progetti.
Noi un'esperienza pluriennale sul
territorio a fianco delle imprese per
una crescita sostenibile.

Numero Verde 800 777 775

contact@confidisistema.com

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Leggere i Fogli Informativi sul sito www.confidisistema.com

LA NAZIONE

QNWEEKEND
L'INTERVISTA
IVA
ZANICCHI

VENERDÌ 4 luglio 2025
1,80 Euro

Firenze - Empoli +

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Marina di Grosseto, ragazza di 18 anni

**«Sono stata violentata sulla spiaggia
Vi prego, aiutatemi»**

Alfieri a pagina 14

Domani
LA PRIMA PUNTATA
ENRICO BRIZZI RACCONTA
PIER VITTORIO TONELLI



V
VALLEVERDE

Putin al telefono con Trump: negoziamo, ma zero rinunce

Il presidente americano a colloquio per un'ora col capo del Cremlino. Oggi contatti con Kiev Zelensky in Ue: «Sostegno Usa cruciale, vertice con lo zar». Tregua, attesa per la risposta di Hamas

Baquis e Ottaviani
alle p. 6 e 7

L'analisi

Toghe e partiti,
la disfida
del Massimario

Bruno Vespa a pagina 9

Assist a sinistra, ira della Lega

**Cittadinanza dopo
10 anni di scuola
FI spargia le carte**

Coppari a pagina 10

Intervista all'ex ministra

Fine vita, Gelmini:
«Il suicidio
non è un diritto»

Arminio a pagina 11



Alcuni operai, anche dopo le ordinanze anti caldo e nonostante il via al Protocollo del governo, non smettono di lavorare nelle ore più calde Viaggio nei cantieri di Milano, Bologna e Firenze

Di Caprio, Baldi, Scarcella e Vazzana alle p. 2 e 3

**NEI CANTIERI
A 40 GRADI**

DALLE CITTÀ

SIENA Corsa condotta sempre in testa



**Il Palio all'Oca
E per Tittia
è l'undicesimo
successo**

Pacchiani a pagina 17

MONTELUPO FIORENTINO La vertenza

**Azienda della logistica
licenzia 50 addetti**

Servizio in cronaca

EMPOLI Lutto in città

**Addio a Gianluca Ghiani
Il barman amato da tutti**

Cecchetti in Cronaca

MONTELUPO FIORENTINO L'emergenza

**Allarme siccità
La Pesa
è sparita
Strage di pesci**



Florentino in Cronaca

Tragedia sulle montagne di Vidraro
La vittima è un 48enne di Varese

**Motociclista
italiano
ucciso in Romania
da un'orsa
(con i cuccioli)
Voleva fotografarla**

Cattaneo e Formenti a pagina 18



Il 28enne bomber del Liverpool

**Si schianta in auto,
muore Diogo Jota**

Turrini a pagina 15



Oggi la reunion dei Gallagher

**Oasis, il ritorno
dei fratelli coltelli**

Spinelli a pagina 29

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
16 COMPRESI
BUSTINE
FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+
CON VITAMINA B12

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE
15 COMPRESI
FLACONCINI

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

A. MENARINI

Barbour

la Repubblica

Barbour

Fondatore
EUGENIO SCALFARIDirettore
MARIO ORFEO

R50



R cultura
Bajani e Feltrinelli
vincono lo Strega
di RAFFAELLA DE SANTIS
a pagina 34

R sport
Atleti in crisi di nervi
la colpa è di Freud
di EMANUELA AUDISIO
a pagina 24



Venerdì
4 luglio 2025
Anno 50 - N° 157
Oggi con
Il venerdì
In Italia € 2,90

Trump non ferma Putin

Telefonata sull'Ucraina. Il Cremlino: "Non arretriamo". Zelensky cerca l'aiuto degli europei
Il leader americano incassa l'approvazione della sua legge di bilancio: meno tasse ai ricchi

Quasi un'ora al telefono. Trump ha chiesto al leader del Cremlino di porre fine al conflitto in Ucraina, ma Putin ha fatto muro. «La Russia perseguirà i suoi obiettivi, ossia l'eliminazione delle cause che hanno portato all'aspro confronto attuale». Nessun compromesso. E Trump incassa l'approvazione della sua legge di bilancio: meno tasse ai ricchi.

di BASILE, BRERA
CASTELLETTI e DIFEO
alle pagine 2, 3, 4 e 17

Due presidenti
un'alleanza
obiettivi diversi

di MAURIZIO MOLINARI

La sesta telefonata Trump-Putin dall'inizio dell'anno non sblocca il negoziato sull'Ucraina ma conferma l'intenzione di Washington di sfruttare il momento diplomatico innescato dal cessate il fuoco Israele-Iran per tentare di fare breccia nelle resistenze del Cremlino.

continua a pagina 4

Dazi Usa-Ue
volata finale
per gli accordi

dal nostro inviato
PAOLO MASTROLILLI

i servizi alle pagine 6 e 7



LE IDEE

di STEFANO CAPELLINI

L'inutile
occupazione
della cultura



Ius scholae, Fi apre al Pd è scontro in maggioranza

È scontro sullo Ius scholae. Forza Italia spacca la maggioranza. In poche ore la proposta di Tajani al centrosinistra - consegnata a Repubblica - di approvare assieme lo Ius scholae raccoglie il via libera. Apre il Pd e senza tentennamenti Giuseppe Conte. Dicono sì anche Alleanza Verdi e Sinistra. Confermano la propria disponibilità Azione, Italia Viva e Europa. Il vicepremier risponde: il nostro testo non si cambia. No di FdI e Carroccio: il referendum è stato chiaro.

di CIRIACO e DI PERI
alle pagine 8 e 9

La Consulta
bacchetta
il governo su Cpr
e abuso d'ufficio

di CONCHITA SANNINO

a pagina 10



Quando nel 1944 un giovanissimo Mario Castellacci compose *Le donne non ci vogliono più bene*, la canzone preferita dai reduci della Repubblica di Salò, non immaginava quanto quel motivetto vittimista avrebbe scolpito per decenni la mentalità della destra italiana, in generale e più ancora quando si parla di cultura. Se c'è un mondo dal quale più degli altri la destra ex missina si è sentita rifiutata è quello: la cultura. Se c'è un mondo che ha sempre sognato di espugnare è sempre quello: la cultura. Altri tempi. La storia di oggi è una destra che ha finalmente conquistato la casamatta nemica. Ministro della Cultura: Alessandro Giuli, il Gramsci nero, più raro del Gronchi rosa.

continua a pagina 15



IL CASO

di MARCO BETTAZZI

Retromarcia Glovo
per i rider
niente bonus caldo

Glovo ha deciso «di disattivare temporaneamente a livello nazionale il sistema dei bonus previsti per le consegne effettuate nelle fasce orarie più calde della giornata». La comunicazione della piattaforma spagnola arriva il giorno dopo il putiferio scatenato dal lancio degli incentivi per i lavoratori che effettuano consegne sotto il caldo cocente di questi giorni.

a pagina 19

LUTTO NEL CALCIO

di ANTONELLO GUERRERA

Il dramma di Diogo Jota
dalle nozze allo schianto

Diogo Jota
nel giorno delle nozze
il 22 giugno scorso



Era l'estate perfetta per Diogo Jota. La vittoria della Premier League con il Liverpool, il trionfo in Nations League con il Portogallo suo e di Cristiano Ronaldo. E poi il matrimonio con l'amata e coetanea Rute Cardoso, conosciuta a 16 anni.

a pagina 38 con un servizio di GAMBA

octopusenergy

**RISPARMIA SULLA BOLLETTA
E GODITI LE VACANZE!**

Tariffe vantaggiose e un servizio clienti unico

★ Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it

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

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

Concessionaria di pubblicità: A. Mancini & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: public@ladmancini.it

La nostra carta prepagata
da moltiplicare i ricavi
e la fidelizzazione
in maniera sostenibile

con
Cuore Noir
€12,80

NZ

L'ITALIA ROVENTE

Retromarcia di Glovo stop ai bonus per i rider

GENTA ESOFICCI — PAGINE 10, 11 E 23

LA STORIA

La felicità spezzata di Jota fuoriclasse del Liverpool

PIERANGELO SAPEGNO — PAGINA 17

L'EVENTO

C'è più Gusto a Torino ecco la cucina del futuro

MARTINA LIVERANI, LARA LORETTI — PAGINA 19

1,90 € • ANNO 159 • N. 182 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • SPEDIZIONE ABB. POSTALE • D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

VENERDÌ 4 LUGLIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

ZELENSKY A SORPRESA IN DANIMARCA CON VON DER LEYEN: "SE IL CREMLINO VUOLE DAVVERO NEGOZIARE ORGANIZZIAMO UN SUMMIT"

Trump-Putin, l'Ucraina trema

Telefonata tra i leader. Mosca: "I piani su Kiev non cambiano". Donald in pressing per il Medio Oriente

IL COMMENTO

Quel filo diretto che taglia fuori l'Ue

STEFANO STEFANINI

La telefonata Cremlino-Casa Bianca di ieri preoccupa molti, specie gli ucraini, ma non stupisce nessuno. Trump ha passato più tempo al telefono con Putin di quanto trascorso alla Nato o al G7 - insieme ai leader alleati. - PAGINA 23

L'ANALISI

I segreti di un patto senza testimoni

ANNA ZAFESOVA

Non si è parlato dell'interruzione dell'invio di armi americane all'Ucraina. Non si è parlato delle prospettive di un vertice tra i due presidenti faccia a faccia. Non si è parlato di una data concreta per riprendere il negoziato sulla tregua tra russi e ucraini a Istanbul. A giudicare dal resoconto del Cremlino, si fa prima a dire di cosa non hanno parlato Trump e Putin. - PAGINA 3

IL MEDIO ORIENTE

Olmert: gli ortodossi come gli Ayatollah

FRANCESCO PACI

«La guerra deve finire ora e interamente, da almeno un anno non c'è più alcuna base per continuare, nessuna operazione militare può andare oltre quanto ottenuto. Hamas è stato sradicato» dice da Roma l'ex premier israeliano Ehud Olmert. «Non so se ci siano le basi legali per accusare la leadership politica e militare israeliana di genocidio, ma crimini di guerra vengono commessi». - PAGINA 7

AGLI ASTRO, BRESOLIN, MAGRI



Il Cremlino si dice «pronto a proseguire il processo negoziale» ma non mostra passi indietro rispetto ai suoi «obiettivi» in Ucraina. - PAGINE 2-6

L'INTERVISTA

Gentiloni: "Gli Usa alleati ma riluttanti"

ALESSANDRO BARBERA

Paolo Gentiloni assiste alle ultime mosse di Donald Trump con amarezza. Era lui premier quando nel 2018 il presidente americano si presentò al vertice Nato chiedendo all'Europa di farsi carico di parte dei costi dell'Alleanza. - PAGINA 5

LE IDEE

L'Europa incapace di trattare la pace

GABRIELE SEGRE

Non tutto ciò che chiamiamo pace lo è davvero. Basta pensare alle trattative per la fine del conflitto a Gaza o ai tentativi di rilanciare i negoziati tra Mosca e Kiev per rendersene conto. La pace è negli occhi di chi guarda. - PAGINA 22

IL PREMIO LETTERARIO ALL'AUTORE DE L'ANNIVERSARIO, ELISABETTA RASY SECONDA A SORPRESA

Stregati da Bajani

SCIANDIVASCIE TAMBURRINO — PAGINE 24 E 25



Saccà: "Il cinema vittima dei pregiudizi della destra"

PAOLO FESTUCCIA — PAGINA 15

LA POLITICA

Bluff l'us Scholae così la politica rinuncia a gestire l'immigrazione

FLAVIA PERINA



Di immigrati anche legali siamo stufo, devono remigrare (convegno sulla remigrazione, sponsor Lega). - PAGINE 8 E 9

IL FINE VITA

Se sulla morte decide l'Imperatore

CORRADO CARUSO

Dopo una lunga attesa, è stato presentato, dall'attuale maggioranza parlamentare con l'avallo del governo, il disegno di legge sul fine vita: una proposta che rivede al ribasso le condizioni fissate dalla Consulta, a partire dal "caso Cappato", per accedere al suicidio medicalmente assistito. - PAGINA 23

IL PERSONAGGIO

Il medico di Welby "Io, lasciato solo"

ELISA FORTE

«Dinanzi a certe condizioni infernali subite dal paziente e su sua richiesta, il medico moderno ha il dovere morale di assecondare l'eventuale volontà di terminare la vita. Oggi la nostra esistenza si prolunga, ma a volte ci sono condizioni peggiorative insopportabili» spiega Mario Riccio, anestesista e consulente dell'Associazione Coscioni. - PAGINA 15



Buongiorno

Qui, al lavoro, quasi ogni giorno salta la luce. Si boccheggia un po' perché si spengono anche i condizionatori, poi tutto riparte. Ieri a pranzo è successa la stessa cosa al ristorante: saltata la luce, i condizionatori sono andati in panne e noi mangiavamo la sogliolina con imbarazzanti accenni di sudore al collo incravattato. Un'amica mi scrive fuori di sé perché dal parrucchiere a un certo punto correnti e condizionatori sono andati ko e il negozio è diventato una palude vietnamita. Ho scoperto che era saltata la luce in mezza via, mi dice. A piazza Vittorio, a Roma, mi dice un amico, ci sono i camion con i generatori per far funzionare l'aria condizionata. Senza generatori, l'aria condizionata salta e la nostra esistenza è finita. Mi guardo bene dal chiedere come facessimo da ragazzi, quando i condizionatori erano l'eccezione, perché poi mi becco del negazionista (la temperatura media del pianeta, dal 1850 a oggi, è aumentata di 1,2/1,3 gradi: un disastro per il clima, non per il meteo, ma io negazionista resto). Comunque, tutti furienti con Marine Le Pen che ha promesso, se vince le prossime presidenziali, condizionatori per tutti. Infatti più si usano i condizionatori, più il pianeta si scalda e più il pianeta si scalda, più si usano i condizionatori. Non basta: uno psicologo avverte in un'intervista che il caldo fa venire l'ansia, e l'ansia fa sentire di più il caldo. E più si ha caldo più si sente l'ansia, e più si sente l'ansia più si ha caldo, e più si ha caldo più si accendono i condizionatori, e più si accendono i condizionatori più aumenta il caldo, e più aumenta il caldo più aumenta l'ansia...

Che afa fa

MATTIA FELTRI



ADVEST

In un anno il gruppo Bbva ha erogato più di mille mutui in Italia

Carrello a pagina 11

Con Nextchem e ordini boom Maire conta di superare i target 2025

Gerosa a pagina 10



il quotidiano dei mercati finanziari

Analisti cauti su Ferragamo, il brand stenta a ripartire

Barclays taglia il target price, Mediobanca stima un trimestre in forte calo

Migliaccio in MF Fashion

Anno XXXVII n. 130

Venerdì 4 Luglio 2025

€2,00 *Classedtori*



ADVEST

Con MF Magazine for Fashion: 125 € (7,00 € (2,00 € + 5,00 €)) - Con MF Magazine for Living: 85 € (7,00 € (2,00 € + 5,00 €)) - Con The 100 Fashion Icons: 7,00 € (2,00 € + 5,00 €)

FTSE MIB +0,40% 39.943 DOW JONES +0,77% 44.829** NASDAQ +1,02% 20.601** DAX +0,61% 23.934 SPREAD 90 (-2) €/\$ 1,1782

Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4094, DCB Milano - L. 40 - C.R. 4.000 marca € 5,00

** Dati aggiornati alle ore 19,30

INTERVISTA ESCLUSIVA DI CLASS CNBC AL CEO DEL BANCO

Castagna, Bpm resisterà

*Per il banchiere Tar e golden power non cambieranno l'esito dell'ops di Unicredit
Intanto Orcel inserisce nel prospetto i rischi legati ai vincoli posti dal governo*

EURO FORTE, SI RISCHIA UN'INFLAZIONE TROPPO BASSA. LO SPREAD TORNA SOTTO 90

Carrello, Gualtieri, Ninfole e Saggese alle pagine 2, 3, 4 e 5



OFFERTA IN DISCESA?

Ops Mediobanca, al Montepaschi può bastare meno del 50%

Gualtieri a pagina 3

NONOSTANTE I DAZI

Byd batte Tesla sull'elettrico per il terzo trimestre di fila

Boeris a pagina 9

ALTRA CONCESSIONE

Benetton, Mundys si aggiudica la terza autostrada in Cile in meno di un anno

Deagoni a pagina 8



1L R4T1NG V4LE UN C4P1T4LE.

80 banche in Europa ottimizzano credito e RWA grazie all'utilizzo di rating ECAI sulle imprese. Più che dati, CRIFMetadati®.

I CRIFMetadati® ottimizzano la gestione del capitale delle banche europee che hanno già scelto CRIF Ratings, la principale agenzia di rating italiana con attività internazionale, autorizzata ECAI. Scopri di più su crif.it/ratingecai

CRIF
Together to the next level

Allarme di Serracchiani (PD): "Porti paralizzati dalla politica"

TRIESTE Quello a cui stiamo assistendo è un brutto spettacolo: la governance dei porti italiani è paralizzata da logiche spartitorie che nulla hanno a che fare con la competenza. Così l'onorevole Debora Serracchiani, parlamentare del Partito Democratico, interviene con durezza sul caso Torbianelli, ex segretario generale dell'AdSp del Mare Adriatico Orientale, rimosso dal commissario Gurrieri. La vicenda ha riaperto i riflettori sul tema dell'indipendenza gestionale delle Autorità di sistema portuale. Oggi la maggioranza si divide le cariche secondo criteri politici denuncia Serracchiani arrivando a bloccare perfino i pareri nelle commissioni Trasporti di Camera e Senato, impedendo nomine essenziali per il funzionamento dei porti. Secondo la deputata triestina, l'attuale impasse non è solo un problema istituzionale, ma una minaccia diretta alla competitività logistica nazionale: I porti hanno bisogno di strutture competenti, pronte ad affrontare sfide complesse come quelle poste dalle guerre in Ucraina e Medio Oriente, dai dazi USA e dal calo dei traffici. Trieste, in particolare, non può permettersi un organigramma incompleto per colpa delle lotte interne alla maggioranza. Imec

e Via del Cotone: Vediamo le carte Il discorso si sposta sul piano geopolitico. Il Governo, anche attraverso le dichiarazioni del ministro Tajani all'assemblea di Assarmatori, ha ribadito l'interesse per Trieste come terminale del corridoio IMEC, la cosiddetta Via del Cotone che dovrebbe collegare India, Golfo e Mediterraneo. Serracchiani frena gli entusiasmi: Stiamo a vedere. È lo stesso governo che ha stralciato la Via della Seta, un accordo che pur con tutti i distinguo poteva rafforzare i legami con il mercato cinese. L'India e il Sud-Est asiatico aggiunge sono mercati strategici, ma serve chiarezza: chi sostiene davvero questa iniziativa? Quali sono gli obiettivi concreti? Finché non ci saranno risposte, resta solo una suggestione geopolitica. Ex Wärtsilä, una chance da non sprecare Infine, un segnale positivo: la ripartenza del sito ex Wärtsilä, oggi Innoway, con la produzione di carri ferroviari. È una buona notizia afferma anche se non posso non ricordare che l'Italia ha perso la produzione di grandi motori marini, un grave errore strategico. L'ex governatrice del Friuli Venezia Giulia sottolinea il valore industriale dell'insediamento: L'importante è che non si siano persi posti di lavoro. Ma serve di più: Trieste e il Nord Est stanno perdendo spazi industriali, e questo è un problema nazionale. Innoway può essere un inizio, ma servono politiche industriali serie e visione a lungo termine.



Porto di Monfalcone, traffici in forte aumento

I dati presentati dal neo-Commissario dell'Autorità di sistema **Gurrieri** al vertice sul futuro dello scalo ne confermano l'ottimo andamento. Traffici in forte incremento nel porto di Monfalcone, nei primi 5 mesi di quest'anno i cosiddetti "Dry bulck" sono aumentati del 22,5%, quelli General cargo del 13,5% e, in quest'ambito in traffico Ro-ro è cresciuto del 32%. Elementi positivi sono l'utilizzo crescente dello scalo cittadino da navi di grande dimensione, sino a 270 metri di lunghezza e il rilevante incremento dell'utilizzo della ferrovia, in alcuni casi anche del 50 per cento in più dello scorso anno. I dati diffusi dal dal Commissario dell'Autorità di sistema **Antonio Gurrieri** al vertice sullo scalo marittimo ne confermano l'ottimo andamento. Rilevante il piano di investimenti di sviluppo delle infrastrutture messo in campo negli ultimi anni per il rilancio di Portorosega, a partire dal sistema ferroviario, dall'escavo e dalla più ampia disponibilità di banchine e aree, nel quale la carta vincente è la sinergia fra istituzioni ha ricordato la parlamentare europea Anna Maria Cisint, consigliere incaricato per l'Economia blu in Municipio che ha organizzato l'incontro assieme al Commissario **Gurrieri**, presenti i rappresentanti delle imprese dello

scalo Isontino e il direttore del Consorzio economico Coseveg, Cesare Bulfon. Gli operatori presenti hanno richiamato la necessità di ampliare l'operatività portuale sull'arco dell'intera giornata, in modo anche da ridurre i tempi di sosta delle navi in rada. Fattore cruciale in questo senso è l'incremento del personale della Guardia di finanza, aspetto segnalato da Cisint al comandante provinciale in occasione di un recente incontro. Altro aspetto importante è quello del potenziamento del servizio ferroviario, con la possibilità di una movimentazione dei treni anche di notte. Per quanto riguarda i lavori è stato fatto il punto della situazione e già stabilita una nuova convocazione del tavolo allargato anche alla Regione e alla Capitaneria per settembre, quando inizieranno materialmente i lavori dell'escavo e delle banchine, per coordinare le esigenze di continuità operative delle imprese con la pianificazione delle opere da fare per non avere scompensi nei traffici e nell'attività portuale. Il piano di interventi previsti è imponente: riguarda il rifacimento dei piazzali (18 mesi di lavoro per 7 milioni di spesa), la sistemazione di fognatura, vasche e rete idrica (già in parte in corso per una spesa di oltre 4 milioni), l'elettificazione delle banchine e relativi impianti (oltre 26 milioni con inizio previsto nel primo semestre del 2026), nonché una serie di ulteriori interventi di miglioramento e di qualificazione della struttura. Al fine di coordinare gli interventi di rispettiva competenza, fra Coseveg, che gestisce i fondi regionali, e Autorità di Sistema è stato costituito un tavolo tecnico che opera in maniera stabile a supporto del cronogramma dei lavori e delle opere programmate. Fra le prospettive di incremento dei traffici attraverso Monfalcone, è stata anche annunciata la possibilità



Rai News

Trieste

di implementare l'importazione delle automobili dalla Turchia da parte di Stellantis..

Shipping Italy

Venezia

Il fritto misto delle norme per aggiudicare le concessioni portuali

Contributo a cura di avv. Davide Maresca * * managing partner Maresca & Partners Si è esaurita recentemente la gara per l'assegnazione del Terminal rinfuse di **Venezia** che ha seguito quella del Terminal Intermodale **Venezia**. Questi dossier offrono lo spunto per una riflessione sull'estrema complessità che deriva dalla stratificazione normativa e regolatoria nel settore. Il quadro normativo dal 2018 a oggi si è evoluto alquanto. Come noto la materia è disciplinata da due fonti normative di rango primario, ossia l'art. 18 della legge 84/94 per l'assegnazione della concessione portuale e l'art. 16 per gli aspetti autorizzativi. Ad essa si affianca il codice della navigazione, art. 36 ss., che disciplina il regime demaniale dei beni oggetto della concessione. Sulla base di tali norme la procedura prevedeva, in sostanza, la proposizione di un'istanza da parte dell'interessato che veniva pubblicata per consentire a chiunque di presentare una domanda concorrente e una successiva valutazione dell'ente (Autorità portuale) per la scelta della domanda che garantiva il più proficuo interesse pubblico. Tali formulazioni sono risultate nel tempo non sufficientemente precise rispetto ai parametri di legittimità comunitari in materia di mercato interno (art. 56 tfue ss.) e aiuti di Stato (art. 107 tfue). È intervenuta così la Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 57/2017 che, timidamente, introduceva alcuni elementi altrettanto generici sulla neutralità dell'infrastruttura tali, però, da non modificare l'assetto procedimentale vigente. Il quadro così definito era poi integrato dai regolamenti locali delle autorità di sistema portuali che attuavano le norme primarie con l'indicazione della documentazione obbligatoria da sottoporre in allegato all'istanza di concessione (elaborato grafici, computo metrico, autocertificazioni, piani d'impresa, ecc). Si formava così un panorama regolamentare (ma non regolatorio) molto frammentato con requisiti e caratteristiche di dettaglio molto diverse tra porti, seppur nella medesima cornice della legge 84/94 e del codice della navigazione. Per tale ragione, sulla spinta del next generation fund, è stato adottato il regolamento attuativo dell'art. 18 della legge 84/94, ossia il Decreto interministeriale (MIT-MEF) n. 202/2022. Ci si aspettava un decreto attuativo dell'art. 18 che definisse il procedimento nei suoi aspetti di "disuniformità" lasciati dai regolamenti locali. Invece, il DM 202/2022 è entrato nel merito delle regole di partecipazione individuando requisiti, criteri di valutazione e sub-procedimenti aggiuntivi che hanno lasciato sostanzialmente inalterato il procedimento previgente e la frammentazione. Infatti i regolamenti delle Autorità di sistema portuale sono rimasti in vigore e le Adsp stesse hanno avuto un termine per renderli coerenti. Proprio per la scarsa incisività del DM 202/2022, la Commissione europea ha richiesto l'elaborazione di linee guida di attuazione del citato DM. Ciò ha condotto all'adozione delle tanto criticate linee guida contenute nel DM (MIT-MEF) 110/2023. Queste ultime hanno costituito



Shipping Italy

Venezia

la vera innovazione in quanto si prevede per la prima volta il tentativo di applicazione delle norme comunitarie in materia di concorrenza: la relativa procedura che ne risulta diventa assai più complessa in ragione di alcuni contenuti obbligatori degli atti di gara e di una griglia di valutazione dei criteri che adotta alcuni parametri evidentemente "mutuati" dal mondo delle concessioni autostradali. In particolare l'algoritmo di calcolo della redditività porta i terminal a competere anche sulla base della "minor redditività possibile", privilegiando concessioni con IRR che tende al WACC e VAN che tende a zero (portando ad un modello c.d. "Cost-plus"). Questo tipo di calcolo, che premia chi produce meno, è tipico dei servizi di interesse economico generale perché la domanda di mercato è indipendente dalla volontà del concessionario che, quindi, deve guadagnare il meno possibile dallo sfruttamento di un bene il cui utilizzo da parte degli utenti non è certo merito suo. Cosa ben diversa si verifica nel mondo portuale dove i terminal adottano vere e proprie policies commerciali e dove la domanda di mercato non è affatto vincolata. Il sistema regolamentare, così delineato, ha portato inevitabilmente il mondo portuale ad essere soggetto una regolazione "per via ministeriale" affermando il suddetto modello "cost plus". Modello che pare peraltro particolarmente non coerente con la costruzione dei costi operativi tipici "regolamentati" tra cui il canone portuale. Quest'ultimo, infatti, secondo l'attuale norma del 1993 ha una base di calcolo di tipo immobiliare con una tabella che individua misure minime vincolanti costituita in "euro al metro quadrato". Sistema di calcolo "rigido" che introduce un elemento non sempre compatibile con la costruzione di una proposta di partecipazione ad una gara che deve essere basata sul raggiungimento di un IRR pari (o simile) al WACC: il livello del canone "rigido", unito alla regola del VAN=0, porta a a) fare meno ricavi possibile e, di conseguenza, b) ridurre inevitabilmente gli investimenti in modo da garantire il raggiungimento dei suddetti parametri. Il ragionamento economico di cui sopra è stato peraltro sancito dalle norme comunitarie esclusivamente per i servizi di interesse economico generale (art. 106 TFUE) dove, appunto, la domanda di mercato è indipendente dal concessionario e si verifica un'asimmetria informativa tra utente e gestore (come nel caso delle autostrade e del trasporto pubblico locale). Le linee guida, in altre parole, hanno portato una vera e propria fattispecie di regolazione del settore che parrebbe andare oltre la competenza amministrativa propria del Governo (la differenza tra regolazione indipendente e amministrazione non è di poco conto). In applicazione di quanto, sopra i Regolamenti delle Autorità di sistema portuale si configurano ancora con molte diversità e disuniformità nonostante ci siano maglie così strette previste dalle suddette linee guida. Diversità che attengono, più che altro, a prassi operative di ciascun porto. Tuttavia non è certo solamente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad aver portato contenuti nuovi in campo "istituzionale". Infatti l'Autorità di regolazione dei Trasporti, ha adottato la recente delibera n. 69 del 2025 che prevede la consultazione sul nuovo modello regolatorio (che modifica la n. 57/2017). In questo contesto il sistema regolatorio previsto dalle Linee guida (Dm 110/2023) appare diverso e non facilmente conciliabile rispetto ai criteri previsti dal documento di consultazione di Art che, invece, pare andare oltre la tradizionale nozione di regolazione indipendente

Shipping Italy

Venezia

"sovrascrivendo" di fatto l'algoritmo di calcolo della redditività ed introducendo fattispecie di "amministrazione del mercato" di tipo generale (ad esempio sui rapporti tra autorizzati e concessionari e tra concessionari e armatori) che hanno il sapore di "norme generali ed astratte" più che di regolazione tecnico-economica di fattispecie complesse. Il risultato è oggi un "fritto misto" in cui le istituzioni competenti (Ministero, Art, Adsp) adottano con costanza atti tra loro apparentemente sovrapposti in quanto ad ambito di applicazione e contenuto prescrittivo. Non si può nascondere che per gli investitori è assai difficile intervenire in questo quadro di complessità e sovrapposizione normativa che avrebbe tanto bisogno di semplificazione.

Il saluto del vicesindaco Tomaello al summit "Il futuro dell'Adriatico negli scenari globali"

Gli scenari economici e politici si stanno velocemente modificando, ma la portualità lagunare si sta attrezzando per rafforzare la propria competitività e accettare le nuove sfide, legate alla transizione energetica, alle infrastrutture, al mondo produttivo. E' il messaggio lanciato questa mattina dalla seconda edizione dell' "Adria Shipping Summit", tenutosi all'Auditorium Santa Margherita dell'Università di Ca' Foscari, su iniziativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, in collaborazione con l'International Propeller Club-The Port of Venice. All'incontro, dal titolo "Il futuro dell'Adriatico negli scenari globali", ha presenziato, per portare il saluto della città, il vicesindaco, Andrea Tomaello. "Venezia è da sempre legata a filo doppio col suo porto, che da oltre un millennio ne è il simbolo e lo strumento propulsore della sua economia e del suo sviluppo. E' quindi fondamentale, non solo per la città, ma per l'intero Nord-Est, che esso sappia affrontare, anche oggi, le nuove sfide e i nuovi scenari che si stanno velocemente presentando, sia in ambito economico che politico. Incontri come questo sono importanti sia come momento di riflessione e analisi, sia per avviare strategie comuni, che mettano insieme i vari soggetti, istituzionali e imprenditoriali, che operano all'interno non solo del nostro porto ma dell'intera area Adriatica." Please follow and like us.

Veneto News

Il saluto del vicesindaco Tomaello al summit "Il futuro dell'Adriatico negli scenari globali"

07/03/2025 13:31

Gli scenari economici e politici si stanno velocemente modificando, ma la portualità lagunare si sta attrezzando per rafforzare la propria competitività e accettare le nuove sfide, legate alla transizione energetica, alle infrastrutture, al mondo produttivo. E' il messaggio lanciato questa mattina dalla seconda edizione dell' "Adria Shipping Summit", tenutosi all'Auditorium Santa Margherita dell'Università di Ca' Foscari, su iniziativa dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, in collaborazione con l'International Propeller Club-The Port of Venice. All'incontro, dal titolo "Il futuro dell'Adriatico negli scenari globali", ha presenziato, per portare il saluto della città, il vicesindaco, Andrea Tomaello. "Venezia è da sempre legata a filo doppio col suo porto, che da oltre un millennio ne è il simbolo e lo strumento propulsore della sua economia e del suo sviluppo. E' quindi fondamentale, non solo per la città, ma per l'intero Nord-Est, che esso sappia affrontare, anche oggi, le nuove sfide e i nuovi scenari che si stanno velocemente presentando, sia in ambito economico che politico. Incontri come questo sono importanti sia come momento di riflessione e analisi, sia per avviare strategie comuni, che mettano insieme i vari soggetti, istituzionali e imprenditoriali, che operano all'interno non solo del nostro porto ma dell'intera area Adriatica." Please follow and like us.

A Genova il battesimo di Gnv Orion con Federica Pellegrini

Vago, 'Tonnellaggio della flotta aumenterà del 60% in 5 anni' La più 'grande' nuotatrice italiana della storia Federica Pellegrini come madrina ha battezzato stasera nel porto di Genova in festa 'Gnv Orion', la nuova nave della compagnia di traghetti del gruppo Msc. Ventiseiesima della flotta, è la seconda delle otto nuove navi previste dal piano di ammodernamento della flotta che dopo Polaris - entrata in servizio a gennaio sulla rotta Genova-Palermo - e Orion, prevede l'arrivo entro il 2030 di altri sei traghetti alimentati a Gnl. Operativa dal 14 giugno sulla rotta Genova-Palermo, Gnv Orion è lunga 218 metri per una stazza lorda di circa 52 mila tonnellate, larga 29,60 metri, ha 433 cabine, una capacità di carico di 1.700 passeggeri e 3.080 metri lineari, 109 membri di equipaggio. È attrezzata con tecnologie ambientali avanzate che le consentono di tagliare le emissioni di CO2 di oltre il 30% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione ed è predisposta per ricevere energia elettrica da terra. Dal punto di vista dell'ospitalità ha spazi dedicati per ogni età, compresa l'area giochi per i bambini oltre a spazi per i quattrozampe. "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta che ha richiesto oltre un miliardo di investimenti - sottolinea il presidente esecutivo di Gnv Pierfrancesco Vago -. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio". Oggi la compagnia opera 33 linee in 8 Paesi, servendo e collegando Italia (Sardegna e Sicilia), Spagna (Baleari), Francia, Albania, Tunisia, Marocco, Algeria e Malta. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali", rimarca l'amministratore delegato di Gnv Matteo Catani. Alla cerimonia, sulle note dell'orchestra del Teatro Carlo Felice di Genova, hanno partecipato anche il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria Marco Bucci e la sindaca di Genova Silvia Salis. Dopo Polaris e Orion, entro i primi mesi del 2026 entreranno in flotta altri due traghetti, Gnv Virgo e Gnv Aurora, entrambe alimentate a Gnl, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO del 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. Seguiranno altri 4 con consegna a partire dai primi mesi del 2028.



Vago, 'Tonnellaggio della flotta aumenterà del 60% in 5 anni' La più 'grande' nuotatrice italiana della storia Federica Pellegrini come madrina ha battezzato stasera nel porto di Genova in festa 'Gnv Orion', la nuova nave della compagnia di traghetti del gruppo Msc. Ventiseiesima della flotta, è la seconda delle otto nuove navi previste dal piano di ammodernamento della flotta che dopo Polaris - entrata in servizio a gennaio sulla rotta Genova-Palermo - e Orion, prevede l'arrivo entro il 2030 di altri sei traghetti alimentati a Gnl. Operativa dal 14 giugno sulla rotta Genova-Palermo, Gnv Orion è lunga 218 metri per una stazza lorda di circa 52 mila tonnellate, larga 29,60 metri, ha 433 cabine, una capacità di carico di 1.700 passeggeri e 3.080 metri lineari, 109 membri di equipaggio. È attrezzata con tecnologie ambientali avanzate che le consentono di tagliare le emissioni di CO2 di oltre il 30% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione ed è predisposta per ricevere energia elettrica da terra. Dal punto di vista dell'ospitalità ha spazi dedicati per ogni età, compresa l'area giochi per i bambini oltre a spazi per i quattrozampe. "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta che ha richiesto oltre un miliardo di investimenti - sottolinea il presidente esecutivo di Gnv Pierfrancesco Vago -. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio". Oggi la compagnia opera 33 linee in 8 Paesi, servendo e collegando Italia (Sardegna e Sicilia), Spagna (Baleari), Francia, Albania, Tunisia, Marocco, Algeria e Malta. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali", rimarca l'amministratore delegato di Gnv Matteo Catani.

Informare

Genova, Voltri

Stabile il traffico delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure a maggio

Nello scalo del capoluogo ligure registrato un calo del -2,4%; in quello savonese segnato un rialzo del +7,2%. Lo scorso maggio il traffico delle merci nei porti di Genova e **Savona-Vado** Ligure è rimasto stabile rispetto allo stesso mese del 2024 essendo ammontato a 5,64 milioni di tonnellate (-0,2%), di cui 4,25 milioni di tonnellate movimentate nello scalo portuale del capoluogo ligure (-2,4%) e 1,39 milioni di tonnellate nello scalo savonese (+7,2%). Nel settore delle merci varie sono state movimentate complessivamente 3,57 milioni di tonnellate (-1,4%), di cui 2,31 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-3,3%) realizzati con una movimentazione di contenitori pari a 254.123 teu (+2,6%) e 1,27 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+2,2%). Nel segmento delle rinfuse liquide gli oli minerali sono aumentati del +6,6% salendo a 1,66 milioni di tonnellate mentre gli altri carichi sono diminuiti, con cali del -21,5% degli oli vegetali e del vino a 43mila tonnellate e del -7,2% dei prodotti chimici scesi a 34mila tonnellate. Il volume delle rinfuse secche ha registrato una flessione del -39,8% nel comparto commerciale avendo totalizzato 155mila tonnellate e un incremento del +77,9% in quello industriale con 102mila tonnellate. A maggio 2025 il traffico dei passeggeri nei due porti liguri ha segnato una contrazione del -18,5% nel segmento dei traghetti con 135mila passeggeri movimentati, mentre il trend delle crociere, dopo la crescita del +22,1% segnata nel mese precedente dopo 12 mesi di calo, è proseguito nella fase positiva con 278mila passeggeri (+9,3%). Nei primi cinque mesi di quest'anno i due scali portuali hanno movimentato un totale di 26,72 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -1,1% sul corrispondente periodo del 2024, di cui 19,79 milioni di tonnellate movimentate a Genova (-3,4%) e 6,93 milioni di tonnellate a **Savona-Vado** Ligure (+6,5%). In lieve crescita le merci convenzionali con 11,51 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+4,1%) e 5,53 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-6,4%). Le rinfuse liquide hanno accusato una flessione degli oli minerali e degli altri carichi scesi rispettivamente a 7,41 milioni di tonnellate (-7,4%) e 374mila tonnellate (-3,8%). Le rinfuse solide del settore commerciale sono state 1,04 milioni di tonnellate (-1,1%) e quelle del settore industriale 581mila tonnellate (+59,0%). Nel periodo gennaio-maggio del 2025 i passeggeri dei traghetti sono stati 395mila (-3,8%) e i crocieristi 812mila (+7,3%).



Nello scalo del capoluogo ligure registrato un calo del -2,4%; in quello savonese segnato un rialzo del +7,2%. Lo scorso maggio il traffico delle merci nei porti di Genova e Savona-Vado Ligure è rimasto stabile rispetto allo stesso mese del 2024 essendo ammontato a 5,64 milioni di tonnellate (-0,2%), di cui 4,25 milioni di tonnellate movimentate nello scalo portuale del capoluogo ligure (-2,4%) e 1,39 milioni di tonnellate nello scalo savonese (+7,2%). Nel settore delle merci varie sono state movimentate complessivamente 3,57 milioni di tonnellate (-1,4%), di cui 2,31 milioni di tonnellate di carichi containerizzati (-3,3%) realizzati con una movimentazione di contenitori pari a 254.123 teu (+2,6%) e 1,27 milioni di tonnellate di merci convenzionali (+2,2%). Nel segmento delle rinfuse liquide gli oli minerali sono aumentati del +6,6% salendo a 1,66 milioni di tonnellate mentre gli altri carichi sono diminuiti, con cali del -21,5% degli oli vegetali e del vino a 43mila tonnellate e del -7,2% dei prodotti chimici scesi a 34mila tonnellate. Il volume delle rinfuse secche ha registrato una flessione del -39,8% nel comparto commerciale avendo totalizzato 155mila tonnellate e un incremento del +77,9% in quello industriale con 102mila tonnellate. A maggio 2025 il traffico dei passeggeri nei due porti liguri ha segnato una contrazione del -18,5% nel segmento dei traghetti con 135mila passeggeri movimentati, mentre il trend delle crociere, dopo la crescita del +22,1% segnata nel mese precedente dopo 12 mesi di calo, è proseguito nella fase positiva con 278mila passeggeri (+9,3%). Nei primi cinque mesi di quest'anno i due scali portuali hanno movimentato un totale di 26,72 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -1,1% sul corrispondente periodo del 2024, di cui 19,79 milioni di tonnellate movimentate a Genova (-3,4%) e 6,93 milioni di tonnellate a Savona-Vado Ligure (+6,5%). In lieve crescita le merci convenzionali con 11,51 milioni di tonnellate di merci containerizzate (+4,1%) e 5,53 milioni di tonnellate di merci convenzionali (-6,4%). Le rinfuse liquide hanno accusato una flessione degli oli minerali e degli altri carichi scesi rispettivamente a 7,41 milioni di tonnellate (-7,4%) e 374mila tonnellate (-3,8%). Le rinfuse solide del settore commerciale sono state 1,04 milioni di tonnellate (-1,1%) e quelle del settore industriale 581mila tonnellate (+59,0%). Nel periodo gennaio-maggio del 2025 i passeggeri dei traghetti sono stati 395mila (-3,8%) e i crocieristi 812mila (+7,3%).

Informatore Navale

Genova, Voltri

BATTESIMO A GENOVA PER GNV ORION: 26° NAVE DI UNA FLOTTA SEMPRE PIÙ ALL'AVANGUARDIA

Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo: "È la seconda di otto nuove navi che, grazie a un investimento superiore a 1 miliardo di euro, porteranno in soli cinque anni a un significativo rinnovamento della flotta, che potrà così contare sul 60% di tonnellaggio aggiuntivo" Matteo Catani, Amministratore Delegato: "I traghetti sono vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Le nuove navi sono testimonianza concreta del nostro impegno come generatori di opportunità di crescita condivisa." **Genova**, 3 luglio 2025 - Oggi sotto la Lanterna a **Genova** è stata battezzata ufficialmente GNV Orion, il 26esimo traghetto di nuova generazione di GNV, compagnia del Gruppo MSC. Ormeggiata accanto alla gemella GNV Polaris, Orion è la seconda nave consegnata alla compagnia parte del piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che vedrà l'arrivo di ulteriori 6 nuovi traghetti di nuova generazione e alimentati a GNL entro il 2030. "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta - per un totale di otto nuove unità - che ha richiesto oltre 1 miliardo di euro di investimenti. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo, che conferma il forte impegno del Gruppo MSC a favore non solo di GNV, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Di esso, lo shipping rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi", ha dichiarato Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo di GNV. La tradizionale cerimonia si è tenuta in **porto** a **Genova**, storica sede della Compagnia e un luogo simbolo dove tutto è iniziato nel 1992 e da dove, negli ultimi anni, GNV si è sviluppata aumentando di oltre il 50% il numero delle unità gestite e le quote di mercato. Oggi la compagnia gestisce 33 linee in 8 paesi affacciati sul Mediterraneo diventando una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa. Il nostro piano, realizzato grazie al sostegno del Gruppo MSC, prevede la consegna di un totale di 8 traghetti entro il 2030 che ci permetteranno di rafforzare la nostra quota di mercato in Italia e all'estero. Se l'innovazione è il driver di sviluppo di questo piano orientato all'eccellenza, le nostre persone ne sono il cuore.", ha dichiarato Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV. GNV Orion ormeggiata tra altre due navi della flotta, appunto la nuovissima GNV Polaris e Splendid è stata tenuta a battesimo da una madrina d'eccezione, Federica Pellegrini, la più grande nuotatrice italiana oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale, con il suo straordinario talento e determinazione ha costruito una carriera costellata di successi fino ad essere considerata una delle

Informatore Navale

BATTESIMO A GENOVA PER GNV ORION: 26° NAVE DI UNA FLOTTA SEMPRE PIÙ ALL'AVANGUARDIA

07/03/2025 20:00

Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo: "È la seconda di otto nuove navi che, grazie a un investimento superiore a 1 miliardo di euro, porteranno in soli cinque anni a un significativo rinnovamento della flotta, che potrà così contare sul 60% di tonnellaggio aggiuntivo" Matteo Catani, Amministratore Delegato: "I traghetti sono vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Le nuove navi sono testimonianza concreta del nostro impegno come generatori di opportunità di crescita condivisa." Genova, 3 luglio 2025 - Oggi sotto la Lanterna a Genova è stata battezzata ufficialmente GNV Orion, il 26esimo traghetto di nuova generazione di GNV, compagnia del Gruppo MSC. Ormeggiata accanto alla gemella GNV Polaris, Orion è la seconda nave consegnata alla compagnia parte del piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che vedrà l'arrivo di ulteriori 6 nuovi traghetti di nuova generazione e alimentati a GNL entro il 2030. "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta - per un totale di otto nuove unità - che ha richiesto oltre 1 miliardo di euro di investimenti. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo, che conferma il forte impegno del Gruppo MSC a favore non solo di GNV, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Di esso, lo shipping rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi", ha dichiarato Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo di GNV. La tradizionale cerimonia si è tenuta in porto a Genova, storica sede della Compagnia e un luogo simbolo dove tutto è iniziato nel 1992 e da dove, negli ultimi anni, GNV si è sviluppata aumentando di oltre il 50% il numero delle unità gestite e le quote di mercato. Oggi la compagnia gestisce 33 linee in 8 paesi affacciati sul Mediterraneo diventando una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa. Il nostro piano, realizzato grazie al sostegno del Gruppo MSC, prevede la consegna di un totale di 8 traghetti entro il 2030 che ci permetteranno di rafforzare la nostra quota di mercato in Italia e all'estero. Se l'innovazione è il driver di sviluppo di questo piano orientato all'eccellenza, le nostre persone ne sono il cuore.", ha dichiarato Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV. GNV Orion ormeggiata tra altre due navi della flotta, appunto la nuovissima GNV Polaris e Splendid è stata tenuta a battesimo da una madrina d'eccezione, Federica Pellegrini, la più grande nuotatrice italiana oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale, con il suo straordinario talento e determinazione ha costruito una carriera costellata di successi fino ad essere considerata una delle

Informatore Navale

Genova, Voltri

ha costruito una carriera costellata di successi fino ad essere considerata una delle atlete più vincenti nella storia del nuoto a livello globale. Il fischio delle sirene delle tre navi e le note dell'Orchestra dell'Opera Carlo Felice di **Genova** hanno scandito i momenti salienti delle celebrazioni, dalla tradizionale bottiglia che si infrange sulla fiancata del traghetto alla parata degli ufficiali di GNV Orion. All'evento hanno preso parte i rappresentanti delle istituzioni locali e nazionali tra cui il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, il Presidente della Regione Liguria Marco Bucci e la Sindaca di **Genova** Silvia Salis oltre ai rappresentanti del Gruppo MSC tra cui il Presidente esecutivo di GNV, Pierfrancesco Vago, e l'Amministratore Delegato della Compagnia di traghetti, Matteo Catani.

GNV Orion: le tecnologie più avanzate e il massimo del comfort per i passeggeri Al comando di Salvatore Provenzano e con i suoi 109 membri dell'equipaggio, GNV Orion è un esempio di innovazione nel settore dei traghetti. Realizzata nel cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton in Cina, GNV Orion ha una stazza lorda di circa 52.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e può raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Con le sue 433 cabine, ha una capacità di carico di 1.700 passeggeri e 3.080 metri lineari che la rendono una delle navi ro-pax tra le più capienti e spaziose in servizio nel Mediterraneo. Al pari delle altre 7 nuove unità che fanno parte del piano di rinnovamento della flotta GNV anche Orion è dotata di tecnologie ambientali avanzate che le consentono di tagliare le emissioni di CO2 di oltre il 30% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione, è predisposta per ricevere energia da terra (cold-ironing), equipaggiata con impianti di ultima generazione per e monta soluzioni avanzate per l'efficienza energetica tra cui sistemi di recupero del calore, inverter per l'ottimizzazione delle prestazioni elettriche, illuminazione full led, ottimizzazione delle forme della carena, del bulbo, delle eliche e dei timoni, pittura siliconica per minimizzare i consumi. A bordo di GNV Orion, passeggeri e autisti possono vivere un viaggio sicuro e confortevole grazie a una vasta gamma di servizi pensati per rendere la traversata un'esperienza indimenticabile, unendo praticità, relax e attenzione ai dettagli. A bordo ogni spazio è pensato per assicurare funzionalità e massimo confort a tutte le topologie di passeggeri con un modello di hospitality all'avanguardia che prevede spazi dedicati per ogni età: dalle aree giochi per bambini che, in alta stagione, offrono dopo cena intrattenimento pensato appositamente per loro, alle aree relax per i più grandi come il Seaview Lounge o all'area retail per un po' di shopping. A bordo anche spazi per gli amici a quattro zampe con cabine dedicate. Ogni pasto è preparato a bordo ponendo la massima attenzione ai menu e agli ingredienti. Il Market Place propone piatti freschi e cooking show per una esperienza culinaria eccellente, inoltre gli spazi food&beverage sono arricchiti dallo spazio Pizza e Steak House, un'evoluzione del classico Pizza Corner, che unisce piatti moderni alla tradizione culinaria italiana. Infine, a bordo sono presenti tecnologie di comunicazione avanzate tra cui la connessione Wi-Fi veloce e digital signage con segnaletica in braille per un'esperienza inclusiva e pienamente accessibile.

Orizzonte 2030: 60% di nuovo tonnellaggio aggiuntivo per una delle flotte più moderne e capienti

Informatore Navale

Genova, Voltri

del Mediterraneo Dopo GNV Polaris e Orion, il piano di rinnovamento ed espansione di GNV prevede l'ingresso di altre due unità di nuova costruzione entro l'inizio del 2026: GNV Virgo e GNV Aurora, entrambe alimentate a GNL, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO del 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. Seguiranno altre quattro navi ro-pax tutte alimentate a GNL (per un totale di 8 nuovi traghetti entro il 2030) e dotate di tecnologie ambientali all'avanguardia. L'inizio dei lavori di questa seconda commessa è previsto per il 2026 e la consegna della prima nave avverrà entro i primi mesi del 2028 a seguire le altre con una cadenza semestrale. Le unità avranno una stazza lorda di circa 71.300 tonnellate, una lunghezza di 237 metri e una larghezza di 33 metri, potranno ospitare fino a 2500 persone (tra passeggeri ed equipaggio) e saranno dotate di oltre 500 cabine e 3500 metri lineari di garage. Per stazza saranno le navi più grandi della compagnia e le più capienti sul Mediterraneo.

A Genova il "battesimo" della nave n. 26 della flotta Gnv (gruppo Msc)

Il rinnovamento: un piano per otto nuove navi, investimento da un miliardo **GENOVA**. È il giorno del "battesimo" marinaro, all'ombra della Lanterna, per la "Gnv Orion", traghetto (di nuova generazione) numero 26 per la compagnia che appartiene alla galassia Msc. Il luogo non poteva essere che il **porto di Genova**. Non è solo la storica sede della compagnia di navigazione: è il luogo simbolo «dove tutto è iniziato nel '92 - ripetono del quartier generale della società - e da dove, negli ultimi anni, Gnv si è sviluppata aumentando di oltre il 50% il numero delle unità gestite e le quote di mercato». Fino all'identikit attuale: ha in mano 33 linee in otto paesi affacciati sul Mediterraneo e ha acquisito il rango di «una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa». L'una affiancata all'altra, le due unità gemelle di casa Gnv: a un giro di sguardo dalla "Polaris" ecco «la seconda nave consegnata alla compagnia» come tassello rilevante per far proseguire «il piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che, al tirar delle somme, vedrà l'arrivo di ulteriori sei nuovi traghetti di nuova generazione e alimentati a Gnl entro il 2030». La cerimonia, come annunciato, ha in programma la presenza di una madrina d'eccezione, Federica Pellegrini, la più grande nuotatrice italiana oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale: talento e determinazione per una carriera contrassegnata dal successo, non a caso è considerata una delle atlete più vincenti nella storia del nuoto a livello globale. Presenti all'evento i rappresentanti delle istituzioni locali e nazionali tra cui il viceministro delle infrastrutture Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria Marco Bucci e la sindaca di **Genova** Silvia Salis, oltre ai rappresentanti del gruppo Msc tra cui il presidente esecutivo di Gnv, Pierfrancesco Vago, e l'amministratore delegato della compagnia di traghetti, Matteo Catani. Il fischio delle sirene delle navi Gnv e le note dell'Orchestra dell'Opera Carlo Felice di **Genova** hanno scandito i momenti salienti: l'immane bottiglia mandata a infrangersi sulla fiancata del traghetto come segno di augurio, la parata degli ufficiali di "Gnv Orion" al comando di Salvatore Provenzano (con 109 membri dell'equipaggio). "Gnv Orion" è stata presentata dalla compagnia come «esempio di innovazione nel settore dei traghetti». L'ha realizzata il cantiere navale cinese Guangzhou Shipyard International (Gsi): 52mila tonnellate di stazza lorda, 218 metri di lunghezza e quasi 30 di larghezza, velocità massima di 25 nodi, 433 cabine e una capacità di carico che vale 1.700 passeggeri e 3.080 metri lineari di merci. Quanto basta a farne - dice la società - «una delle navi ro-pax tra le più capienti e spaziose in servizio nel Mediterraneo». Ma la compagnia mette l'accento soprattutto sulla qualità, principalmente sotto il profilo ambientale: «Al pari delle altre 7 nuove unità che fanno parte del piano di rinnovamento della flotta Gnv, anche "Orion" è dotata di tecnologie ambientali avanzate che le consentono di tagliare le emissioni di CO2



Il rinnovamento: un piano per otto nuove navi, investimento da un miliardo **GENOVA**. È il giorno del "battesimo" marinaro, all'ombra della Lanterna, per la "Gnv Orion", traghetto (di nuova generazione) numero 26 per la compagnia che appartiene alla galassia Msc. Il luogo non poteva essere che il porto di Genova. Non è solo la storica sede della compagnia di navigazione: è il luogo simbolo «dove tutto è iniziato nel '92 - ripetono del quartier generale della società - e da dove, negli ultimi anni, Gnv si è sviluppata aumentando di oltre il 50% il numero delle unità gestite e le quote di mercato». Fino all'identikit attuale: ha in mano 33 linee in otto paesi affacciati sul Mediterraneo e ha acquisito il rango di «una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa». L'una affiancata all'altra, le due unità gemelle di casa Gnv: a un giro di sguardo dalla "Polaris" ecco «la seconda nave consegnata alla compagnia» come tassello rilevante per far proseguire «il piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che, al tirar delle somme, vedrà l'arrivo di ulteriori sei nuovi traghetti di nuova generazione e alimentati a Gnl entro il 2030». La cerimonia, come annunciato, ha in programma la presenza di una madrina d'eccezione, Federica Pellegrini, la più grande nuotatrice italiana oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale: talento e determinazione per una carriera contrassegnata dal successo, non a caso è considerata una delle atlete più vincenti nella storia del nuoto a livello globale. Presenti all'evento i rappresentanti delle istituzioni locali e nazionali tra cui il viceministro delle infrastrutture Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria Marco Bucci e la sindaca di Genova Silvia Salis, oltre ai rappresentanti del gruppo Msc tra cui il presidente esecutivo di Gnv, Pierfrancesco Vago, e l'amministratore delegato della compagnia di traghetti, Matteo Catani. Il fischio delle sirene delle navi Gnv e le note dell'Orchestra dell'Opera Carlo Felice di Genova hanno scandito i

La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

di oltre il 30% per carico trasportabile rispetto alle unità della precedente generazione, è predisposta per ricevere energia da terra ("cold ironing") e, equipaggiata con impianti di ultima generazione, monta soluzioni avanzate per l'efficienza energetica tra cui sistemi di recupero del calore, "inverter" per l'ottimizzazione delle prestazioni elettriche, illuminazione "full led", oltre all'ottimizzazione delle forme della carena, del bulbo, delle eliche e dei timoni e alla pittura siliconica per minimizzare i consumi». Questo però è solo la prima parte del piano di rinnovamento: dopo "Gnv Polaris" e "Gnv Orion" è in preventivo il debutto di altre due unità di nuova costruzione entro l'inizio del 2026: stiamo parlando di "Gnv Virgo" e "Gnv Aurora", sia l'una che l'altra alimentate a Gnl. La società annuncia che le tecnologie costruttive «consentiranno una riduzione delle emissioni di CO2 del 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione». A queste faranno seguito altre quattro navi "ro-pax", anch'esse «tutte alimentate a Gnl» (per «un totale di 8 nuovi traghetti entro il 2030») e anch'esse con tecnologie all'avanguardia sotto il profilo della riduzione delle emissioni inquinanti. In questo caso, si prevede che i lavori inizino il prossimo con consegna della prima nave nei primi mesi del 2028. Di sei mesi in sei mesi la consegna anche delle altre. Con queste caratteristiche: stazza lorda di 71.300 tonnellate, lunghe 237 metri e larghe 33, in grado di ospitare fino a 2.500 persone (tra passeggeri e equipaggio, contando su oltre 500 cabine) e 3.500 metri lineari di garage. Con una sottolineatura: «Per stazza saranno le navi più grandi della compagnia e le più capienti sul Mediterraneo». Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Gnv, indica in "Orion" e "Polaris" «il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta che ha richiesto più di un miliardo di euro di investimenti». Aggiungendo poi: «Nel giro di cinque anni una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. E con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo: conferma il forte impegno del gruppo Msc a favore non solo di Gnv ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Il trasporto marittimo ne rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi». Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv, parte da lontano: «I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa». A giudizio di Catani, il piano realizzato grazie al sostegno del gruppo Msc ci permetterà di rafforzare la nostra quota di mercato in Italia e all'estero».

Il Pd attacca Salvini e Rixi: "Ritiro immediato dell'emendamento 'Salva Spinelli'"

I dem: "Quella che doveva essere una misura di snellimento amministrativo e di valorizzazione delle competenze locali viene trasformata in un vero e proprio "salva Spinelli" Porto concessioni Spinelli Dura la presa di posizione del Partito Democratico (Pd Liguria e Genova, Gruppo Pd Regione Liguria e Comune di Genova) che ha denunciato l'emendamento al decreto Infrastrutture, firmato dal ministro del Mit Matteo Salvini e dal suo vice Rixi, presentato "come norma di semplificazione per rendere più efficiente la governance **portuale**". In realtà, attacca il Pd, "è studiato ad hoc per aggirare la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione provvisoria a Spinelli-Hapag per gravi irregolarità tecniche". La posizione del Partito Democratico "Quella che doveva essere una misura di snellimento amministrativo e di valorizzazione delle competenze locali viene trasformata in un vero e proprio "salva Spinelli", inoltre, l'esclusione di Regioni, Comuni e Città metropolitane dal Comitato di gestione dell'**Autorità portuale** sottrae così trasparenza, concorrenza e controllo democratico su una risorsa strategica come il porto di Genova - si legge nella nota del Partito Democratico -. In un contesto in cui è indispensabile garantire procedure rapide ma al tempo stesso rispettose delle regole e dei diritti delle comunità locali, questo emendamento finisce per tutelare interessi privati a scapito dell'interesse pubblico." La richiesta: "un comitato di gestione" Arriva poi la richiesta di ritiro immediato dell'emendamento, con la convocazione urgente del Comitato di gestione con tutti i suoi membri e il ripristino integrale delle prerogative degli enti locali, per assicurare legalità, correttezza procedurale e il pieno coinvolgimento dei territori nella governance **portuale**. "Siamo sicuri che la chiarezza e il rispetto delle regole siano la garanzia migliore per il mantenimento dell'occupazione e per una sua implementazione. Lo sviluppo e il lavoro nel porto di Genova sono costantemente messi in pericolo da questa destra che procede da tempo con toppe che peggiorano il buco, per garantire crescita e occupazione occorre tornare ad un quadro di regole certo e non ad personam" chiosano i dem. 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.



Scoperto nuovo nido di tartaruga marina in Liguria, la mappa: quanti e dove sono

Secondo stime indicative, nel 2023 si ipotizza che i nuovi nati di origine ligure siano stati circa 320. È ufficialmente confermata una nuova nidificazione in Liguria di tartaruga Caretta caretta sulla spiaggia libera di Zinola (Savona) dove questa mattina all'alba un esemplare è stato visto durante la fase di deposizione nei pressi del Chiosco 11 e quindi nel suo ritorno al mare. Si tratta del quarto nido in Liguria questa estate: il primo è stato a Celle Ligure, poi a Sestri Levante, ad Arma di Taggia a cui si aggiunge quello del savonese, il quarto. Nel 2023 in Liguria sono stati trovati cinque nidi. Nel 2023 in Liguria sono stati trovati 5 nidi tra Laigueglia (SV), Arma di Taggia (IM), Alassio (SV), Finale Ligure (SV) e Pietra Ligure (SV). Secondo stime indicative, si ipotizza che i nuovi nati di origine ligure siano stati circa 320. A Zinola è stata allertata la Guardia Costiera che si è recata sul posto delimitando l'area anche grazie al supporto di **Autorità Portuale** e gestori del chiosco che hanno fornito alcune sdraio nell'attesa delle transenne. Nel pomeriggio è arrivata la conferma della presenza delle uova dopo il sopralluogo degli esperti di Arpal a nome del Gruppo Ligure Tartarughe (GLIT), aiutati per la parte logistica anche dallo staff

della Fondazione CIMA. Il nido si trova a circa 10,5 metri dalla riva e a circa 35 centimetri di profondità. È stato collocato un data logger per la registrazione della temperatura ed è stato prelevato un campione di sedimento. Il GLIT coordinerà le attività tecnico-scientifiche da svolgere sul territorio coinvolgendo il Comune, che si è già attivato per la regolamentazione dell'area del nido, e l'associazione Menkab che aiuterà il GLIT nel presidio del nido e nelle attività di divulgazione e sensibilizzazione. Tartaruga sceglie la spiaggia di Sestri Levante per deporre le uova - Leggi qui Step essenziali per una corretta gestione delle nidificazioni. In caso di avvistamenti di esemplari in deposizione sulla battigia o di tracce sulla sabbia, è necessario segnalare immediatamente l'evento alla Guardia Costiera al 1530 o 112 che, in caso di necessità, attiverà la corretta procedura di intervento segnalando l'avvistamento all'Acquario di Genova, coordinatore del GLIT. Il GLIT coordinerà le attività tecnico-scientifiche sul territorio. Sulla base della temperatura media in prossimità del nido che viene registrata con l'utilizzo di data logger, il GLIT effettua delle previsioni di emersione sulla base delle quali il Comune, con il supporto del GLIT, pianifica la gestione della spiaggia e delle luci in modo da non creare disturbo e favorire la fuoriuscita dei piccoli. In prossimità della data di emersione prevista, normalmente non prima del 40-45° giorno dalla deposizione, viene predisposto un corridoio protetto e intensificata l'attività di sopralluoghi con presidio anche notturno da parte delle associazioni e dei volontari coinvolti. In caso di formazione del caratteristico cono che rappresenta il primissimo step della possibile schiusa delle uova, viene allestito il corridoio



ombreggiato dal nido al mare per proteggere maggiormente gli eventuali piccoli nella breve strada da compiere fino all'acqua e posizionata una bindella per le misurazioni. Nel momento della schiusa e dell'emersione dei piccoli, lo staff GLIT e i volontari monitorano l'evento evitando disturbi esterni, conteggiando i nati e scattando fotografie, senza uso di flash, con riferimenti alle dimensioni dei piccoli. In parallelo all'attività di monitoraggio, come avvenuto nel 2024, vengono organizzati incontri e momenti di informazione e sensibilizzazione per tutti i cittadini interessati per condividere l'importanza e l'emozione di un momento che fa parte del comune patrimonio naturale cui ognuno è chiamato a dare un contributo. Dopo 72 ore dall'ultima emersione, i biologi e naturalisti di Arpal e dell'Acquario di Genova, autorizzati in deroga dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, procedono all'apertura del nido per completare l'indagine scientifica del nido con la raccolta di ulteriori dati. Si ricorda che in casi di eventi di nidificazione, la gestione del nido e gli eventuali interventi sugli animali e le uova sono consentiti esclusivamente agli enti autorizzati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, in questo caso Arpal e Acquario di Genova. 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 Genova il battesimo di Gnv Orion con Federica Pellegrini e le istituzioni

Pierfrancesco Vago "Importante programma di rinnovamento della flotta che ha richiesto oltre un miliardo di investimenti" La più 'grande' nuotatrice italiana della storia, Federica Pellegrini, è stata la madrina che ha battezzato "Gnv Orion", la nuova nave della compagnia di traghetti del gruppo Msc. La festa al porto di Genova, nella serata di giovedì 3 luglio 2025. Ventiseiesima della flotta, è la seconda delle otto nuove navi previste dal piano di ammodernamento: dopo Polaris - entrata in servizio a gennaio sulla rotta Genova-Palermo - e Orion, prevede l'arrivo entro il 2030 di altri sei traghetti alimentati a Gnl. Operativa dal 14 giugno sulla rotta Genova-Palermo, Gnv Orion è lunga 218 metri per una stazza lorda di circa 52 mila tonnellate, larga 29,60 metri, ha 433 cabine, una capacità di carico di 1.700 passeggeri e 3.080 metri lineari, 109 membri di equipaggio. È attrezzata con tecnologie ambientali avanzate che le consentono di tagliare le emissioni di CO2 di oltre il 30% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione ed è predisposta per ricevere energia elettrica da terra. Dal punto di vista dell'ospitalità ha spazi dedicati per ogni età, compresa l'area giochi per i bambini oltre a spazi per i quattrozampe. "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta che ha richiesto oltre un miliardo di investimenti - sottolinea il presidente esecutivo di Gnv Pierfrancesco Vago -. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. Oggi la compagnia opera 33 linee in 8 Paesi, servendo e collegando Italia (Sardegna e Sicilia), Spagna (Baleari), Francia, Albania, Tunisia, Marocco, Algeria e Malta. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali", rimarca l'amministratore delegato di Gnv Matteo Catani. Alla cerimonia, sulle note dell'orchestra del Teatro Carlo Felice di Genova, hanno partecipato anche il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria Marco Bucci e la sindaca di Genova Silvia Salis. Dopo Polaris e Orion, entro i primi mesi del 2026 entreranno in flotta altri due traghetti, Gnv Virgo e Gnv Aurora, entrambe alimentate a Gnl, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO del 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. Seguiranno altri 4 con consegna a partire dai primi mesi del 2028.



Cerimonia di Battesimo di GNV Orion 26ª nave della flotta di GNV

Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo: "È la seconda di otto nuove navi che, grazie a un investimento superiore a 1 miliardo di euro, porteranno in soli cinque anni a un significativo rinnovamento della flotta, che potrà così contare sul 60% di tonnellaggio aggiuntivo" **Genova** - Oggi sotto la Lanterna a **Genova** è stata battezzata ufficialmente GNV Orion, il 26esimo traghetto di nuova generazione di GNV, compagnia del Gruppo MSC. Ormeggiata accanto alla gemella GNV Polaris, Orion è la seconda nave consegnata alla compagnia parte del piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che vedrà l'arrivo di ulteriori 6 nuovi traghetti di nuova generazione e alimentati a GNL entro il 2030. "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta - per un totale di otto nuove unità - che ha richiesto oltre 1 miliardo di euro di investimenti. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo, che conferma il forte impegno del Gruppo MSC a favore non solo di GNV, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Di esso, lo shipping rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi", ha dichiarato Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo di GNV. La tradizionale cerimonia si è tenuta in **porto** a **Genova**, storica sede della Compagnia e un luogo simbolo dove tutto è iniziato nel 1992 e da dove, negli ultimi anni, GNV si è sviluppata aumentando di oltre il 50% il numero delle unità gestite e le quote di mercato. Oggi la compagnia gestisce 33 linee in 8 paesi affacciati sul Mediterraneo diventando una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa. Il nostro piano, realizzato grazie al sostegno del Gruppo MSC, prevede la consegna di un totale di 8 traghetti entro il 2030 che ci permetteranno di rafforzare la nostra quota di mercato in Italia e all'estero. Se l'innovazione è il driver di sviluppo di questo piano orientato all'eccellenza, le nostre persone ne sono il cuore.", ha dichiarato Matteo Catani, Amministratore Delegato di GNV. GNV Orion ormeggiata tra altre due navi della flotta, appunto la nuovissima GNV Polaris e Splendid è stata tenuta a battesimo da una madrina d'eccezione, Federica Pellegrini, la più grande nuotatrice italiana oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale, con il suo straordinario talento e determinazione ha costruito una carriera costellata di successi fino ad essere considerata una delle atlete più vincenti nella storia del nuoto a livello globale. Il fischio delle sirene delle tre navi e le note dell'Orchestra dell'Opera Carlo Felice di **Genova** hanno scandito i momenti salienti delle celebrazioni, dalla



Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo: "È la seconda di otto nuove navi che, grazie a un investimento superiore a 1 miliardo di euro, porteranno in soli cinque anni a un significativo rinnovamento della flotta, che potrà così contare sul 60% di tonnellaggio aggiuntivo". Genova - Oggi sotto la Lanterna a Genova è stata battezzata ufficialmente GNV Orion, il 26esimo traghetto di nuova generazione di GNV, compagnia del Gruppo MSC. Ormeggiata accanto alla gemella GNV Polaris, Orion è la seconda nave consegnata alla compagnia parte del piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che vedrà l'arrivo di ulteriori 6 nuovi traghetti di nuova generazione e alimentati a GNL entro il 2030. "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta - per un totale di otto nuove unità - che ha richiesto oltre 1 miliardo di euro di investimenti. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo, che conferma il forte impegno del Gruppo MSC a favore non solo di GNV, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Di esso, lo shipping rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi", ha dichiarato Pierfrancesco Vago, Presidente esecutivo di GNV. La tradizionale cerimonia si è tenuta in porto a Genova, storica sede della Compagnia e un luogo simbolo dove tutto è iniziato nel 1992 e da dove, negli ultimi anni, GNV si è sviluppata aumentando di oltre il 50% il numero delle unità gestite e le quote di mercato. Oggi la compagnia gestisce 33 linee in 8 paesi affacciati sul Mediterraneo diventando una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa. Il nostro piano, realizzato grazie al sostegno del

Sea Reporter

Genova, Voltri

tradizionale bottiglia che si infrange sulla fiancata del traghetto alla parata degli ufficiali di GNV Orion. All'evento hanno preso parte i rappresentanti delle istituzioni locali e nazionali tra cui il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, il Presidente della Regione Liguria Marco Bucci e la Sindaca di **Genova** Silvia Salis oltre ai rappresentanti del Gruppo MSC tra cui il Presidente esecutivo di GNV, Pierfrancesco Vago, e l'Amministratore Delegato della Compagnia di traghetti, Matteo Catani. GNV Orion: le tecnologie più avanzate e il massimo del comfort per i passeggeri. Al comando di Salvatore Provenzano e con i suoi 109 membri dell'equipaggio, GNV Orion è un esempio di innovazione nel settore dei traghetti. Realizzata nel cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton in Cina, GNV Orion ha una stazza lorda di circa 52.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e può raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Con le sue 433 cabine, ha una capacità di carico di 1.700 passeggeri e 3.080 metri lineari che la rendono una delle navi ro-pax tra le più capienti e spaziose in servizio nel Mediterraneo. Al pari delle altre 7 nuove unità che fanno parte del piano di rinnovamento della flotta GNV, anche Orion è dotata di tecnologie ambientali avanzate che le consentono di tagliare le emissioni di CO₂ di oltre il 30% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione, è predisposta per ricevere energia da terra (cold-ironing), equipaggiata con impianti di ultima generazione per e monta soluzioni avanzate per l'efficienza energetica tra cui sistemi di recupero del calore, inverter per l'ottimizzazione delle prestazioni elettriche, illuminazione full led, ottimizzazione delle forme della carena, del bulbo, delle eliche e dei timoni, pittura siliconica per minimizzare i consumi. A bordo di GNV Orion, passeggeri e autisti possono vivere un viaggio sicuro e confortevole grazie a una vasta gamma di servizi pensati per rendere la traversata un'esperienza indimenticabile, unendo praticità, relax e attenzione ai dettagli. A bordo ogni spazio è pensato per assicurare funzionalità e massimo confort a tutte le topologie di passeggeri con un modello di hospitality all'avanguardia che prevede spazi dedicati per ogni età: dalle aree giochi per bambini che, in alta stagione, offrono dopo cena intrattenimento pensato appositamente per loro, alle aree relax per i più grandi come il Seaview Lounge o all'area retail per un po' di shopping. A bordo anche spazi per gli amici a quattro zampe con cabine dedicate. Ogni pasto è preparato a bordo ponendo la massima attenzione ai menu e agli ingredienti. Il Market Place propone piatti freschi e cooking show per una esperienza culinaria eccellente, inoltre gli spazi food&beverage sono arricchiti dallo spazio Pizza e Steak House, un'evoluzione del classico Pizza Corner, che unisce piatti moderni alla tradizione culinaria italiana. Infine, a bordo sono presenti tecnologie di comunicazione avanzate tra cui la connessione Wi-Fi veloce e digital signage con segnaletica in braille per un'esperienza inclusiva e pienamente accessibile. Orizzonte 2030: 60% di nuovo tonnellaggio aggiuntivo per una delle flotte più moderne e capienti del Mediterraneo. Dopo GNV Polaris e Orion, il piano di rinnovamento ed espansione di GNV prevede l'ingresso di altre due unità di nuova costruzione entro l'inizio del 2026: GNV Virgo e GNV Aurora, entrambe alimentate a GNL, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO del 50% per carico.

Sea Reporter

Genova, Voltri

trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. Seguiranno altre quattro navi ro-pax tutte alimentate a GNL (per un totale di 8 nuovi traghetti entro il 2030) e dotate di tecnologie ambientali all'avanguardia. L'inizio dei lavori di questa seconda commessa è previsto per il 2026 e la consegna della prima nave avverrà entro i primi mesi del 2028 a seguire le altre con una cadenza semestrale. Le unità avranno una stazza lorda di circa 71.300 tonnellate, una lunghezza di 237 metri e una larghezza di 33 metri, potranno ospitare fino a 2500 persone (tra passeggeri ed equipaggio) e saranno dotate di oltre 500 cabine e 3500 metri lineari di garage. Per stazza saranno le navi più grandi della compagnia e le più capienti sul Mediterraneo.

Ship Mag

Genova, Voltri

Il Pd genovese: "Chiediamo il ritiro immediato dell'emendamento 'salva-Spinelli'"

"E' stato studiato per aggirare la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione provvisoria a Spinelli-Hapag per gravi irregolarità tecniche" **Genova** - "Il Pd Liguria e **Genova** e il gruppo Pd Regione Liguria e Comune di **Genova** denunciano con forza che l'emendamento al Decreto infrastrutture voluto da Matteo Salvini ed Edoardo Rixi, presentato come norma di semplificazione per rendere più efficiente la governance portuale, sia in realtà studiato ad hoc per aggirare la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione provvisoria a Spinelli-Hapag per gravi irregolarità tecniche. Quella che doveva essere una misura di snellimento amministrativo e di valorizzazione delle competenze locali viene trasformata in un vero e proprio "salva Spinelli". Sollecitato da più parti a intervenire, alla fine il Pd ha preso posizione contro la norma che vorrebbe intervenire sulle concessioni del **porto** di **Genova** di fatto diventate irregolari alla luce di un piano regolatore portuale vecchio di trent'anni. A partire, certo, dalla concessione al gruppo Spinelli (partecipato al 49% dal Hapag Lloyd) annullata dalla Consiglio di Stato. Secondo il Pd, inoltre, "l'esclusione di Regioni, Comuni e Città metropolitane dal Comitato di gestione dell'Autorità portuale sottrae così trasparenza, concorrenza e controllo democratico su una risorsa strategica come il **porto** di **Genova**. In un contesto in cui è indispensabile garantire procedure rapide ma al tempo stesso rispettose delle regole e dei diritti delle comunità locali, questo emendamento finisce per tutelare interessi privati a scapito dell'interesse pubblico". Da qui l'aut aut dei Democratici: " Chiediamo il ritiro immediato dell'emendamento, la convocazione urgente del Comitato di gestione con tutti i suoi membri e il ripristino integrale delle prerogative degli enti locali, per assicurare legalità, correttezza procedurale e il pieno coinvolgimento dei territori nella governance portuale . Siamo sicuri che la chiarezza e il rispetto delle regole siano la garanzia migliore per il mantenimento dell'occupazione e per una sua implementazione. Lo sviluppo e il lavoro nel **porto** di **Genova** sono costantemente messi in pericolo da questa destra che procede da tempo con toppe che peggiorano il buco, per garantire crescita e occupazione occorre tornare ad un quadro di regole certo e non ad personam". Va sottolineato, comunque, che il provvedimento del commissario straordinario, Matteo Paroli, che ha prorogato di un mese la concessione provvisoria al Genoa Port Terminal del gruppo Spinelli, è stato varato dopo aver ricevuto il via libera all'unanimità della Commissione consultiva dello scalo, dove sono presenti rappresentanti degli imprenditori e dei sindacati.



"E' stato studiato per aggirare la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione provvisoria a Spinelli-Hapag per gravi irregolarità tecniche" **Genova** - "Il Pd Liguria e **Genova** e il gruppo Pd Regione Liguria e Comune di **Genova** denunciano con forza che l'emendamento al Decreto infrastrutture voluto da Matteo Salvini ed Edoardo Rixi, presentato come norma di semplificazione per rendere più efficiente la governance portuale, sia in realtà studiato ad hoc per aggirare la sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la concessione provvisoria a Spinelli-Hapag per gravi irregolarità tecniche. Quella che doveva essere una misura di snellimento amministrativo e di valorizzazione delle competenze locali viene trasformata in un vero e proprio "salva Spinelli". Sollecitato da più parti a intervenire, alla fine il Pd ha preso posizione contro la norma che vorrebbe intervenire sulle concessioni del porto di **Genova** di fatto diventate irregolari alla luce di un piano regolatore portuale vecchio di trent'anni. A partire, certo, dalla concessione al gruppo Spinelli (partecipato al 49% dal Hapag Lloyd) annullata dalla Consiglio di Stato. Secondo il Pd, inoltre, "l'esclusione di Regioni, Comuni e Città metropolitane dal Comitato di gestione dell'Autorità portuale sottrae così trasparenza, concorrenza e controllo democratico su una risorsa strategica come il porto di **Genova**. In un contesto in cui è indispensabile garantire procedure rapide ma al tempo stesso rispettose delle regole e dei diritti delle comunità locali, questo emendamento finisce per tutelare interessi privati a scapito dell'interesse pubblico". Da qui l'aut aut dei Democratici: " Chiediamo il ritiro immediato dell'emendamento, la convocazione urgente del Comitato di gestione con tutti i suoi membri e il ripristino integrale delle prerogative degli enti locali, per assicurare legalità, correttezza procedurale e il pieno coinvolgimento dei territori nella governance portuale . Siamo sicuri che la chiarezza e il rispetto delle regole siano la

Shipping Italy

Genova, Voltri

Battezzata a Genova Gnv Orion: "Con il rinnovo della flotta +60% di tonnellaggio"

Nel porto di Genova è stata battezzata ufficialmente Gnv Orion, la 26ma nave traghetto della flotta Gnv, compagnia del Gruppo Msc. Ormeggiata accanto alla gemella Gnv Polaris, Orion è la seconda nave consegnata dal cantiere cinese Gsi e fa parte del piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che vedrà l'arrivo di ulteriori sei nuovi traghetti di nuova generazione alimentati a Gnl entro il 2030 (i prossimi due sono attesi entro inizio 2026). "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta - per un totale di otto nuove unità - che ha richiesto oltre 1 miliardo di euro di investimenti. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo, che conferma il forte impegno del Gruppo Msc a favore non solo di Gnv, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Di esso, lo shipping rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi" ha dichiarato Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Gnv. Oggi la compagnia gestisce 33 linee in 8 paesi affacciati sul Mediterraneo diventando una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa. Il nostro piano, realizzato grazie al sostegno del Gruppo Msc, prevede la consegna di un totale di otto traghetti entro il 2030 che ci permetteranno di rafforzare la nostra quota di mercato in Italia e all'estero. Se l'innovazione è il driver di sviluppo di questo piano orientato all'eccellenza, le nostre persone ne sono il cuore" ha dichiarato Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv. Gnv Orion è stata tenuta a battesimo da una madrina d'eccezione, Federica Pellegrini, la più grande nuotatrice italiana oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale. Questi i numeri del nuovo traghetto. Al comando di Salvatore Provenzano e con i suoi 109 membri dell'equipaggio, Gnv Orion è stata realizzata nel cantiere navale Guangzhou Shipyard International (Gsi) di Canton in Cina, ha una stazza lorda di circa 52.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e può raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Con le sue 433 cabine, ha una capacità di carico di 1.700 passeggeri e 3.080 metri lineari che la rendono una delle navi ro-pax tra le più capienti e spaziose in servizio nel Mediterraneo. Al pari delle altre 7 nuove unità che fanno parte del piano di rinnovamento della flotta è dotata di tecnologie ambientali avanzate che le consentono di tagliare le emissioni di CO2 di oltre il 30% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione, è predisposta per ricevere energia da terra (cold-ironing), equipaggiata con impianti di ultima generazione e monta



Navi La new entry è già operativa fra Genova e Palermo. Federica pellegrini madrina della cerimonia di REDAZIONE SHIPPING ITALY Nel porto di Genova è stata battezzata ufficialmente Gnv Orion, la 26ma nave traghetto della flotta Gnv, compagnia del Gruppo Msc. Ormeggiata accanto alla gemella Gnv Polaris, Orion è la seconda nave consegnata dal cantiere cinese Gsi e fa parte del piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che vedrà l'arrivo di ulteriori sei nuovi traghetti di nuova generazione alimentati a Gnl entro il 2030 (i prossimi due sono attesi entro inizio 2026). "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta - per un totale di otto nuove unità - che ha richiesto oltre 1 miliardo di euro di investimenti. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo, che conferma il forte impegno del Gruppo Msc a favore non solo di Gnv, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Di esso, lo shipping rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi" ha dichiarato Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Gnv. Oggi la compagnia gestisce 33 linee in 8 paesi affacciati sul Mediterraneo diventando una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa. Il nostro piano, realizzato grazie al sostegno del Gruppo Msc, prevede la consegna di un totale di otto traghetti entro il 2030 che ci permetteranno di rafforzare la nostra quota di mercato in Italia e all'estero. Se l'innovazione è il driver di sviluppo di questo piano orientato all'eccellenza, le nostre persone ne sono il cuore" ha dichiarato Matteo Catani.

Shipping Italy

Genova, Voltri

soluzioni avanzate per l'efficienza energetica tra cui sistemi di recupero del calore, inverter per l'ottimizzazione delle prestazioni elettriche, illuminazione full led, ottimizzazione delle forme della carena, del bulbo, delle eliche e dei timoni, pittura siliconica per minimizzare i consumi. Dopo Polaris e Orion, il piano di rinnovamento ed espansione della compagnia genovese prevede l'ingresso di altre due unità di nuova costruzione entro l'inizio del 2026: Gnv Virgo e Gnv Aurora, entrambe alimentate a Gnl, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO del 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. Seguiranno altre quattro navi ro-pax tutte alimentate a Gnl (per un totale di 8 nuovi traghetti entro il 2030) e dotate di tecnologie ambientali all'avanguardia. L'inizio dei lavori di questa seconda commessa è previsto per il 2026 e la consegna della prima nave avverrà entro i primi mesi del 2028 a seguire le altre con una cadenza semestrale. Le unità avranno una stazza lorda di circa 71.300 tonnellate, una lunghezza di 237 metri e una larghezza di 33 metri, potranno ospitare fino a 2.500 persone (tra passeggeri ed equipaggio) e saranno dotate di oltre 500 cabine e 3.500 metri lineari di garage. Per stazza saranno le navi più grandi della compagnia e le più capienti sul Mediterraneo.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Psa Sech impugnerà anche l'ultima proroga a Gpt

Mentre si resta in attesa delle pronunce di Cassazione e Consiglio di Stato sui ricorsi di Genoa Port Terminal (gruppo Spinelli, al 49% di Hapag Lloyd) contro la sentenza del Consiglio di Stato che ne ha annullato la concessione rilasciatagli nel 2018 dall'Autorità di sistema portuale di **Genova**, il contenzioso originario s'arricchisce di un nuovo capitolo. Autorevoli fonti interne al gruppo Psa (che ufficialmente non ha commentato) hanno infatti fatto sapere che la controllata Psa Sech (la cui iniziativa portò alla sentenza di annullamento della concessione di Gpt) impugnerà senz'altro la recente proroga del titolo provvisorio rilasciato mesi fa dall'Adsp a Gpt, decisa monocraticamente dal neocommissario straordinario Matteo Paroli dopo che un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini gli aveva conferito anche i poteri del Comitato di Gestione malgrado gli enti locali deputati avessero già espresso i nomi per la sua ricostituzione. La proroga si era resa indispensabile, essendo tutt'oggi pendente la procedura di rinnovazione della concessione avviata da Spinelli dopo la sentenza. Una procedura su cui giocherebbe un ruolo determinante - consentendo o meno a Gpt di movimentare container in via prevalente - la norma che proprio il Mit aveva provato a inserire nel Decreto legge Infrastrutture e che, saltata dal testo approvato per le frizioni nella maggioranza di Governo, i parlamentari della Lega hanno ora riproposto in sede di conversione (si voterà la prossima settimana). A proposito di ciò, da registrare come, dopo alcune settimane di incertezza, una netta e dura posizione sui suddetti interventi sia stata ora assunta dal Partito democratico, espressosi con alcune note a firma sia del Pd Liguria e **Genova** e Gruppo Pd Regione Liguria e Comune di **Genova** che dei parlamentari Valentina Ghio, Alberto Pandolfo, Luca Pastorino e Lorenzo Basso. Quanto all'emendamento, "presentato (dal Mit, ndr) come norma di semplificazione per rendere più efficiente la governance portuale", sarebbe invece secondo il Pd "studiato ad hoc per aggirare la sentenza del Consiglio di Stato, un vero e proprio salva Spinelli, una tutela di interessi privati a scapito dell'interesse pubblico". Annunciato quindi voto contrario, "dovendosi affrontare su questo tema una discussione in modo organico, attraverso un confronto ampio e trasparente, nel contesto adeguato", al fine di "assicurare ogni tutela ai lavoratori del settore che rappresentano la priorità da cui partire nella discussione futura". Ancora in valutazione l'ipotesi di impugnazione, altrettanto dure le parole contro l'estromissione degli enti locali dall'Adsp, "esclusione che sottrae trasparenza, concorrenza e controllo democratico su una risorsa strategica come il **porto** di **Genova**". Da cui la richiesta di "ritiro immediato dell'emendamento, riattivazione del Comitato di gestione e ripristino integrale delle prerogative degli enti locali, per assicurare legalità, correttezza procedurale e il pieno coinvolgimento dei territori nella governance portuale. Occorre tornare ad un



Porti Intanto il Partito Democratico si schiera contro le norme "salva-Spinelli" e per la mancanza del Comitato di gestione di REDAZIONE SHIPPING ITALY Mentre si resta in attesa delle pronunce di Cassazione e Consiglio di Stato sui ricorsi di Genoa Port Terminal (gruppo Spinelli, al 49% di Hapag Lloyd) contro la sentenza del Consiglio di Stato che ne ha annullato la concessione rilasciatagli nel 2018 dall'Autorità di sistema portuale di Genova, il contenzioso originario s'arricchisce di un nuovo capitolo. Autorevoli fonti interne al gruppo Psa (che ufficialmente non ha commentato) hanno infatti fatto sapere che la controllata Psa Sech (la cui iniziativa portò alla sentenza di annullamento della concessione di Gpt) impugnerà senz'altro la recente proroga del titolo provvisorio rilasciato mesi fa dall'Adsp a Gpt, decisa monocraticamente dal neocommissario straordinario Matteo Paroli dopo che un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini gli aveva conferito anche i poteri del Comitato di Gestione malgrado gli enti locali deputati avessero già espresso i nomi per la sua ricostituzione. La proroga si era resa indispensabile, essendo tutt'oggi pendente la procedura di rinnovazione della concessione avviata da Spinelli dopo la sentenza. Una procedura su cui giocherebbe un ruolo determinante - consentendo o meno a Gpt di movimentare container in via prevalente - la norma che proprio il Mit aveva provato a inserire nel Decreto legge Infrastrutture e che, saltata dal testo approvato per le frizioni nella maggioranza di Governo, i parlamentari della Lega hanno ora riproposto in sede di conversione (si voterà la prossima settimana). A proposito di ciò, da registrare come, dopo alcune settimane di incertezza, una netta e dura posizione sui suddetti interventi sia stata ora assunta dal Partito democratico, espressosi con alcune note a firma sia del Pd Liguria e Genova e Gruppo Pd Regione Liguria e Comune di Genova che dei parlamentari Valentina Ghio, Alberto Pandolfo, Luca Pastorino e Lorenzo Basso. Quanto all'emendamento, "presentato (dal Mit, ndr) come norma di

Shipping Italy

Genova, Voltri

quadro di regole certo e non ad personam". A.M.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Decreto infrastrutture, il Pd: "L'emendamento della Lega su porti è sbagliato, serve una riforma"

Per i dem è "un emendamento che, soprattutto a **Genova** entra a gamba tesa nel contenzioso relativo alle aree Spinelli e che vedrà il nostro voto contrario"

Roma - "L'emendamento della Lega sulle concessioni portuali che discuteremo la prossima settimana alla Camera è sbagliato. Non è opportuno intervenire su una materia così delicata con emendamenti inseriti in modo estemporaneo, tanto più se riguardano un tema attualmente oggetto di contenzioso giudiziario, pendente sia davanti al Consiglio di Stato che alla Corte di Cassazione. È tempo di visione di sistema, non di scorciatoie normative, né di provvedimenti spezzettati che già in passato hanno prodotto malfunzionamento e stallo nello sviluppo delle aree portuali, che in taluni territori perdura ancora oggi". Lo affermano in una nota i deputati del Pd

Valentina Ghio, Alberto Pandolfo e Luca Pastorino e il senatore del Pd Lorenzo Basso, sull'emendamento presentato dalla Lega al decreto infrastrutture, sulle concessioni portuali. "Se il Governo e la maggioranza sentono la necessità di intervenire per rivedere le norme concessorie in ambito portuale - aggiungono -, ciò non può esaurirsi ed essere trattato col testo proposto dall'emendamento leghista che prevede che le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali siano d'ora in avanti riferite agli ambiti considerati nel loro complesso, così come delineati nel Piano Regolatore Portuale, e non più alle singole porzioni di concessione che li compongono". Per i dem è "un emendamento che, soprattutto a **Genova** entra a gamba tesa nel contenzioso relativo alle aree Spinelli e che vedrà il nostro voto contrario".

"Riteniamo che una discussione su questo tema debba essere affrontata in modo organico, attraverso un confronto ampio e trasparente, nel contesto adeguato per tale discussione, ad esempio a partire dalla riforma complessiva del settore, quella riforma più volte annunciata e mai presentata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre che naturalmente negli strumenti urbanistici e regolatori previsti dalla legge ossia il nuovo Piano regolatore portuale. Percorso che - concludono i parlamentari del Pd - prendendo il caso di **Genova** va avviato con sollecitudine per garantire alla città di **Genova** opportunità e risposte che aspetta da tempo e per assicurare ogni tutela ai lavoratori del settore che rappresentano la priorità da cui partire nella discussione futura".



Per i dem è "un emendamento che, soprattutto a **Genova** entra a gamba tesa nel contenzioso relativo alle aree Spinelli e che vedrà il nostro voto contrario" Roma - "L'emendamento della Lega sulle concessioni portuali che discuteremo la prossima settimana alla Camera è sbagliato. Non è opportuno intervenire su una materia così delicata con emendamenti inseriti in modo estemporaneo, tanto più se riguardano un tema attualmente oggetto di contenzioso giudiziario, pendente sia davanti al Consiglio di Stato che alla Corte di Cassazione. È tempo di visione di sistema, non di scorciatoie normative, né di provvedimenti spezzettati che già in passato hanno prodotto malfunzionamento e stallo nello sviluppo delle aree portuali, che in taluni territori perdura ancora oggi". Lo affermano in una nota i deputati del Pd Valentina Ghio, Alberto Pandolfo e Luca Pastorino e il senatore del Pd Lorenzo Basso, sull'emendamento presentato dalla Lega al decreto infrastrutture, sulle concessioni portuali. "Se il Governo e la maggioranza sentono la necessità di intervenire per rivedere le norme concessorie in ambito portuale - aggiungono -, ciò non può esaurirsi ed essere trattato col testo proposto dall'emendamento leghista che prevede che le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree portuali siano d'ora in avanti riferite agli ambiti considerati nel loro complesso, così come delineati nel Piano Regolatore Portuale, e non più alle singole porzioni di concessione che li compongono". Per i dem è "un emendamento che, soprattutto a **Genova** entra a gamba tesa nel contenzioso relativo alle aree Spinelli e che vedrà il nostro voto contrario". "Riteniamo che una discussione su questo tema debba essere affrontata in modo organico, attraverso un confronto ampio e trasparente, nel contesto adeguato per tale discussione, ad esempio a partire dalla riforma complessiva del settore, quella riforma più volte annunciata e mai presentata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre che naturalmente negli strumenti urbanistici e

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Federica Pellegrini battezza nel porto di Genova il traghetto Gnv Orion

Madrina d'eccezione per la nave di Gnv: la più grande nuotatrice italiana, oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale **Genova** - È stata battezzata ufficialmente Gnv Orion, il 26esimo traghetto di nuova generazione di Gnv, compagnia del Gruppo Msc. Ormeggiata accanto alla gemella Gnv Polaris, Orion è la seconda nave consegnata alla compagnia parte del piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che vedrà l'arrivo di ulteriori 6 nuovi traghetti di nuova generazione e alimentati a Gnl entro il 2030.

"Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta - per un totale di otto nuove unità - che ha richiesto oltre 1 miliardo di euro di investimenti. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo, che conferma il forte impegno del Gruppo Msc a favore non solo di Gnv, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Di esso, lo shipping rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi", ha dichiarato Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Gnv. La tradizionale cerimonia si è tenuta in **porto** a

Genova, storica sede della Compagnia e un luogo simbolo dove tutto è iniziato nel 1992 e da dove, negli ultimi anni, Gnv si è sviluppata aumentando di oltre il 50% il numero delle unità gestite e le quote di mercato. Oggi la compagnia gestisce 33 linee in 8 paesi affacciati sul Mediterraneo diventando una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa. Il nostro piano, realizzato grazie al sostegno del Gruppo Msc, prevede la consegna di un totale di 8 traghetti entro il 2030 che ci permetteranno di rafforzare la nostra quota di mercato in Italia e all'estero. Se l'innovazione è il driver di sviluppo di questo piano orientato all'eccellenza, le nostre persone ne sono il cuore", ha dichiarato Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv **Genova**, battezzato in **porto** il nuovo traghetto Gnv Orion Orion, ormeggiata tra altre due navi della flotta, appunto la nuovissima Polaris e Splendid, è stata tenuta a battesimo da una madrina d'eccezione, Federica Pellegrini, la più grande nuotatrice italiana, oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale, che con il suo straordinario talento e determinazione ha costruito una carriera costellata di successi fino ad essere considerata una delle atlete più vincenti nella storia del nuoto a livello globale. Il fischio delle sirene delle tre navi e le note dell'Orchestra dell'Opera Carlo Felice di **Genova** hanno scandito i momenti salienti delle celebrazioni, dalla tradizionale bottiglia che si infrange sulla fiancata del traghetto alla parata



The Medi Telegraph
Federica Pellegrini battezza nel porto di Genova il traghetto Gnv Orion
07/03/2025 19:03

Madrina d'eccezione per la nave di Gnv: la più grande nuotatrice italiana, oro olimpico a Pechino e 4 volte campionessa mondiale Genova - È stata battezzata ufficialmente Gnv Orion, il 26esimo traghetto di nuova generazione di Gnv, compagnia del Gruppo Msc. Ormeggiata accanto alla gemella Gnv Polaris, Orion è la seconda nave consegnata alla compagnia parte del piano di modernizzazione e potenziamento dell'intera flotta che vedrà l'arrivo di ulteriori 6 nuovi traghetti di nuova generazione e alimentati a Gnl entro il 2030. "Orion e Polaris sono il primo decisivo passo di un importante programma di rinnovamento della flotta - per un totale di otto nuove unità - che ha richiesto oltre 1 miliardo di euro di investimenti. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio. È un dato significativo, che conferma il forte impegno del Gruppo Msc a favore non solo di Gnv, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti. Di esso, lo shipping rappresenta una dorsale molto importante, anche per i collegamenti con gli altri paesi", ha dichiarato Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Gnv. La tradizionale cerimonia si è tenuta in porto a Genova, storica sede della Compagnia e un luogo simbolo dove tutto è iniziato nel 1992 e da dove, negli ultimi anni, Gnv si è sviluppata aumentando di oltre il 50% il numero delle unità gestite e le quote di mercato. Oggi la compagnia gestisce 33 linee in 8 paesi affacciati sul Mediterraneo diventando una delle principali compagnie traghetti tra Italia, Spagna e Nord Africa. "I traghetti non sono solo mezzi di trasporto ma vere infrastrutture strategiche capaci di collegare territori e creare valore per le comunità locali. Sentiamo forte la responsabilità che il nostro ruolo sociale comporta nell'essere generatori di opportunità di crescita condivisa. Il nostro piano, realizzato grazie al sostegno del Gruppo Msc, prevede la consegna di un totale di 8 traghetti entro il 2030 che ci permetteranno di rafforzare la nostra quota

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

degli ufficiali di Gnv Orion. Orion: le tecnologie più avanzate e il massimo del comfort per i passeggeri Al comando di Salvatore Provenzano e con i suoi 109 membri dell'equipaggio, Orion è un esempio di innovazione nel settore dei traghetti. Realizzata nel cantiere navale Guangzhou Shipyard International (GSI) di Canton in Cina, Gnv Orion ha una stazza lorda di circa 52.000 tonnellate, una lunghezza di 218 metri, una larghezza di 29,60 metri e può raggiungere una velocità massima di 25 nodi. Con le sue 433 cabine, ha una capacità di carico di 1.700 passeggeri e 3.080 metri lineari che la rendono una delle navi ro-pax tra le più capienti e spaziose in servizio nel Mediterraneo. Al pari delle altre 7 nuove unità che fanno parte del piano di rinnovamento della flotta Gnv anche Orion è dotata di tecnologie ambientali avanzate che le consentono di tagliare le emissioni di CO2 di oltre il 30% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione, è predisposta per ricevere energia da terra (cold-ironing), equipaggiata con impianti di ultima generazione per e monta soluzioni avanzate per l'efficienza energetica tra cui sistemi di recupero del calore, inverter per l'ottimizzazione delle prestazioni elettriche, illuminazione full led, ottimizzazione delle forme della carena, del bulbo, delle eliche e dei timoni, pittura siliconica per minimizzare i consumi. "A bordo di Orion, passeggeri e autisti possono vivere un viaggio sicuro e confortevole grazie a una vasta gamma di servizi pensati per rendere la traversata un'esperienza indimenticabile, unendo praticità, relax e attenzione ai dettagli" si legge in una nota. "A bordo ogni spazio è pensato per assicurare funzionalità e massimo confort a tutte le topologie di passeggeri con un modello di hospitality all'avanguardia che prevede spazi dedicati per ogni età: dalle aree giochi per bambini che, in alta stagione, offrono dopo cena intrattenimento pensato appositamente per loro, alle aree relax per i più grandi come il Seaview Lounge o all'area retail per un po' di shopping. A bordo anche spazi per gli amici a quattro zampe con cabine dedicate. Ogni pasto è preparato a bordo ponendo la massima attenzione ai menu e agli ingredienti. Il Market Place propone piatti freschi e cooking show per una esperienza culinaria eccellente, inoltre gli spazi food&beverage sono arricchiti dallo spazio Pizza e Steak House, un'evoluzione del classico Pizza Corner, che unisce piatti moderni alla tradizione culinaria italiana. Infine, a bordo sono presenti tecnologie di comunicazione avanzate tra cui la connessione Wi-Fi veloce e digital signage con segnaletica in braille per un'esperienza inclusiva e pienamente accessibile". All'evento hanno preso parte i rappresentanti delle istituzioni locali e nazionali tra cui il viceministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, il presidente della Regione Liguria Marco Bucci e la sindaca di **Genova** Silvia Salis oltre ai rappresentanti del Gruppo Msc tra cui il presidente esecutivo di Gnv, Pierfrancesco Vago, e l'amministratore delegato della compagnia di traghetti, Matteo Catani. Orizzonte 2030: 60% di nuovo tonnellaggio aggiuntivo per una delle flotte più moderne e capienti del Mediterraneo Dopo Polaris e Orion, il piano di rinnovamento ed espansione di Gnv prevede l'ingresso di altre due unità di nuova costruzione entro l'inizio del 2026: Gnv Virgo e Gnv Aurora, entrambe alimentate a Gnl, che consentiranno una riduzione delle emissioni di CO del 50% per carico trasportabile rispetto alle unità di precedente generazione. Seguiranno altre

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

quattro navi ro-pax tutte alimentate a Gnl (per un totale di 8 nuovi traghetti entro il 2030) e dotate di tecnologie ambientali all'avanguardia. L'inizio dei lavori di questa seconda commessa è previsto per il 2026 e la consegna della prima nave avverrà entro i primi mesi del 2028 a seguire le altre con una cadenza semestrale. Le unità avranno una stazza lorda di circa 71.300 tonnellate, una lunghezza di 237 metri e una larghezza di 33 metri, potranno ospitare fino a 2500 persone (tra passeggeri ed equipaggio) e saranno dotate di oltre 500 cabine e 3500 metri lineari di garage. Per stazza saranno le navi più grandi della compagnia e le più capienti sul Mediterraneo.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Rixi: "Superare il vincolo degli aiuti di Stato per rinnovare la flotta traghetti"

"Per rinnovare la flotta dei traghetti l'Italia non può permettersi di restare indietro: occorre superare i vincoli attuali sugli aiuti di Stato, oggi anacronistici di fronte a mercati globali dove altri attori possono contare su forti sostegni pubblici" **Genova** - "I traghetti di nuova generazione sono infrastrutture strategiche, non semplici mezzi di trasporto: contribuiscono a collegare territori, a ridurre le emissioni, e a creare lavoro e sviluppo lungo tutta la filiera, dalla progettazione alla cantieristica, fino alla gestione logistica. Per rinnovare la flotta dei traghetti l'Italia non può permettersi di restare indietro: occorre superare i vincoli attuali sugli aiuti di Stato, oggi anacronistici di fronte a mercati globali dove altri attori possono contare su forti sostegni pubblici". Lo dichiara il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi nel **porto** di **Genova** a margine del battesimo di 'Gnv Orion', la nuova nave della compagnia di traghetti del gruppo Msc. "Di fronte a una sfida europea sempre più esigente sul fronte ambientale e competitivo, è necessario avere il coraggio di rimettere al centro la cantieristica nazionale e il rinnovo delle flotte come asset strategici per la sovranità industriale e la coesione territoriale del nostro Paese -

sollecita -. È arrivato il momento di aprire un confronto serio in Europa per introdurre strumenti di flessibilità che consentano agli Stati membri, in particolare quelli a forte vocazione marittima come l'Italia, di accompagnare gli investimenti strategici nel rinnovo delle flotte, nella costruzione di navi green e nello sviluppo di una cantieristica tecnologicamente avanzata". Salis: "Confido nel cold ironing" "Dare il benvenuto alla nave traghetto Gnv Orion a **Genova** significa rafforzare un legame identitario profondo tra la città e il suo **porto**, che vogliamo sempre più protagonista dello sviluppo urbano, economico e sociale. Ogni nuova nave che sceglie **Genova** conferma una visione: quella di una città che cresce grazie al mare, al lavoro di qualità e a un dialogo costante tra istituzioni, imprese e cittadini". Lo evidenzia la sindaca di **Genova** Silvia Salis al battesimo della nuova nave della compagnia di traghetti del gruppo Msc. "È così che costruiamo il futuro, guardando alla nostra storia, alla vocazione naturale di questa città, ma con il pensiero rivolto alle nuove generazioni - aggiunge Salis - anche attraverso scelte sostenibili, come il cold ironing, per cui Gnv Orion è predisposta e spero che presto si raggiungerà l'elettrificazione delle banchine a **Genova** per ridurre l'impatto ambientale e rendere più forte l'alleanza tra **porto** e città". Bucci: "Gli armatori investono" "Il battesimo del nuovo traghetto Gnv Orion nel **porto** di **Genova** è un segnale che gli armatori investono". Lo dichiara il presidente della Regione Liguria Marco Bucci. "Il fatto che la flotta Gnv venga rinnovata, con carburanti ecosostenibili, con attrezzature sempre più moderne e con investimenti in un business che talvolta è proprio a break even , nel senso



07/03/2025 22:50

"Per rinnovare la flotta dei traghetti l'Italia non può permettersi di restare indietro: occorre superare i vincoli attuali sugli aiuti di Stato, oggi anacronistici di fronte a mercati globali dove altri attori possono contare su forti sostegni pubblici" **Genova** - "I traghetti di nuova generazione sono infrastrutture strategiche, non semplici mezzi di trasporto: contribuiscono a collegare territori, a ridurre le emissioni, e a creare lavoro e sviluppo lungo tutta la filiera, dalla progettazione alla cantieristica, fino alla gestione logistica. Per rinnovare la flotta dei traghetti l'Italia non può permettersi di restare indietro: occorre superare i vincoli attuali sugli aiuti di Stato, oggi anacronistici di fronte a mercati globali dove altri attori possono contare su forti sostegni pubblici". Lo dichiara il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi nel porto di Genova a margine del battesimo di 'Gnv Orion', la nuova nave della compagnia di traghetti del gruppo Msc. "Di fronte a una sfida europea sempre più esigente sul fronte ambientale e competitivo, è necessario avere il coraggio di rimettere al centro la cantieristica nazionale e il rinnovo delle flotte come asset strategici per la sovranità industriale e la coesione territoriale del nostro Paese - sollecita -. È arrivato il momento di aprire un confronto serio in Europa per introdurre strumenti di flessibilità che consentano agli Stati membri, in particolare quelli a forte vocazione marittima come l'Italia, di accompagnare gli investimenti strategici nel rinnovo delle flotte, nella costruzione di navi green e nello sviluppo di una cantieristica tecnologicamente avanzata". Salis: "Confido nel cold ironing" "Dare il benvenuto alla nave traghetto Gnv Orion a Genova significa rafforzare un legame identitario profondo tra la città e il suo porto, che vogliamo sempre più protagonista dello sviluppo urbano, economico e sociale. Ogni nuova nave che sceglie Genova conferma una visione: quella di una città che cresce grazie al mare, al lavoro di qualità e a un dialogo costante tra istituzioni, imprese e cittadini". Lo evidenzia la

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

che sappiamo tutti che non è un business estremamente fruttuoso, è un grandissimo segnale che gli armatori vogliono investire e la blue economy è sempre più importante per la nostra città e per l'Italia", commenta Bucci.

Commissari straordinari portuali assumono poteri Comitati di gestione

3 luglio 2025 - Con una serie di decreti firmati dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, i Commissari straordinari di diverse **AdSP** assumono ufficialmente anche i poteri e le prerogative precedentemente attribuiti ai rispettivi Comitati di gestione, ormai scaduti. I Commissari straordinari che esercitano ora anche i poteri dei Comitati di gestione sono: Avv. Giovanni Gugliotti per l'**Adsp** del **Mar** Ionio (porto di Taranto), a seguito della scadenza del Comitato il 15 maggio 2025; Prof. Francesco Benevolo per l'**Adsp** del Mare Adriatico Centro-Settentrionale (porto di Ravenna), a seguito della scadenza del Comitato il 28 maggio 2025; Dott. **Bruno Pisano** per l'**Adsp** del **Mar** **Ligure Orientale** (porti di La Spezia e Marina di Carrara), a seguito della scadenza del Comitato l'11 giugno 2025; Avv. Davide Gariglio per l'**Adsp** del **Mar** Tirreno Settentrionale (porti di Livorno, Piombino, Portoferraio), a seguito della scadenza del Comitato il 14 giugno 2025. Il provvedimento si è reso necessario per evitare situazioni di stallo decisionale e garantire la continuità amministrativa degli enti, nelle more della ricostituzione degli organi ordinari di vertice. Il Ministero ha agito su parere conforme dell'Avvocatura Generale dello Stato, richiesto dalla Direzione generale per i porti, la logistica e l'intermodalità, che ha evidenziato l'urgenza di conferire poteri sostitutivi ai Commissari.



Italia Nostra Ravenna contesta l'esito del processo Berkan B

Italia Nostra Ravenna con una nota commenta la chiusura del processo per il caso Berkan B che ha avuto come esito l'assoluzione dell'ex presidente di **Autorità Portuale** Daniele Rossi. Italia Nostra, in particolare, fa notare che il presidente uscente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** di Ravenna Rossi è stato "condannato al risarcimento in favore delle parti civili (Associazioni Anpana, Italia Nostra, Legambiente Emilia Romagna, Nogez, OIPA e WWF) e al rimborso allo Stato delle spese legali sostenute dalle stesse. Nell'odierna sentenza, il fatto (nell'ipotesi, il reato di inquinamento ambientale) sussiste, come sostenuto da anni dalle associazioni, ed è stato commesso, ma da colposo diventa doloso ed è stato giudicato tenue." Italia Nostra Ravenna a questo proposito esprime "grande perplessità quando i reati commessi contro l'ambiente e la fauna selvatica possono definirsi tenui? Resta da chiedersi se, lontana dagli occhi, la Berkan B sarebbe mai stata rimossa - spendendo oltre 10 milioni di euro pubblici - senza le denunce delle Associazioni, e senza l'interessamento del Ministero dell'Ambiente tramite il RAM e l'allora Comandante Ammiraglio Caligiore, o avrebbe fatto la fine delle navi del contiguo "cimitero", una discarica di navi abbandonate da quasi 20 anni ed oltre lungo la penisola Trattaroli, dove si pescano vongole di frodo." Italia Nostra Ravenna si riserva di leggere le motivazioni della sentenza, ed eventualmente valutare come procedere ancora.



Il Nautilus

Livorno

Il commissario dell'AdSP di Livorno, Davide Gariglio, incontra i vertici di Assimprese

Darsena Europa, investimenti infrastrutturali e viabilità interna. Questi i temi al centro dell'incontro tenutosi stamani a Palazzo Rosciano tra il commissario straordinario dell'AdSP, **Davide Gariglio**, e Assimprese, presetantasi all'appuntamento con il presidente Giorgio Neri, i vice-presidenti Dino Lorenzini e Jari De Filicaia e il consigliere Enio Lorenzini. Il confronto si è incentrato, tra le tante cose, sulla necessità di realizzare nei tempi previsti l'opera di espansione a mare dello scalo labronico e sull'urgenza di procedere con le altre opere infrastrutturali, a cominciare dall'allargamento del canale di accesso, considerato strategico per migliorare l'accessibilità del porto attuale. Considerata dall'Associazione non secondaria, inoltre, la questione che attiene al miglioramento della gestione dei flussi di traffico lungo la viabilità interna al porto, per la quale l'AdSP starebbe preparando una ordinanza ad hoc. "Si è trattato di un incontro interlocutorio dal quale è emersa una comunanza di intenti e di reciproca disponibilità a collaborare per lo sviluppo economico del territorio e dei traffici del porto" ha commentato **Gariglio**.



Informatore Navale
Livorno

Il commissario dell'AdSP di Livorno, Davide Gariglio, incontra i vertici di Assimprese

Darsena Europa, investimenti infrastrutturali e viabilità interna Questi i temi al centro dell'incontro a Palazzo Rosciano tra il commissario straordinario dell'AdSP, **Davide Gariglio**, e Assimprese, presetantasi all'appuntamento con il presidente Giorgio Neri, i vice-presidenti Dino Lorenzini e Jari De Filicaia e il consigliere Enio Lorenzini Il confronto si è incentrato, tra le tante cose, sulla necessità di realizzare nei tempi previsti l'opera di espansione a mare dello scalo labronico e sull'urgenza di procedere con le altre opere infrastrutturali, a cominciare dall'allargamento del canale di accesso, considerato strategico per migliorare l'accessibilità del porto attuale. Considerata dall'Associazione non secondaria, inoltre, la questione che attiene al miglioramento della gestione dei flussi di traffico lungo la viabilità interna al porto, per la quale l'AdSP starebbe preparando una ordinanza ad hoc. "Si è trattato di un incontro interlocutorio dal quale è emersa una comunanza di intenti e di reciproca disponibilità a collaborare per lo sviluppo economico del territorio e dei traffici del porto" ha commentato **Gariglio**.

Informatore Navale

Il commissario dell'AdSP di Livorno, Davide Gariglio, incontra i vertici di Assimprese

07/03/2025 19:41

Darsena Europa, investimenti infrastrutturali e viabilità interna Questi i temi al centro dell'incontro a Palazzo Rosciano tra il commissario straordinario dell'AdSP, Davide Gariglio, e Assimprese, presetantasi all'appuntamento con il presidente Giorgio Neri, i vice-presidenti Dino Lorenzini e Jari De Filicaia e il consigliere Enio Lorenzini Il confronto si è incentrato, tra le tante cose, sulla necessità di realizzare nei tempi previsti l'opera di espansione a mare dello scalo labronico e sull'urgenza di procedere con le altre opere infrastrutturali, a cominciare dall'allargamento del canale di accesso, considerato strategico per migliorare l'accessibilità del porto attuale. Considerata dall'Associazione non secondaria, inoltre, la questione che attiene al miglioramento della gestione dei flussi di traffico lungo la viabilità interna al porto, per la quale l'AdSP starebbe preparando una ordinanza ad hoc. "Si è trattato di un incontro interlocutorio dal quale è emersa una comunanza di intenti e di reciproca disponibilità a collaborare per lo sviluppo economico del territorio e dei traffici del porto" ha commentato Gariglio.

Gariglio a tu per tu con i vertici di Assimprese

In arrivo una ordinanza sulla viabilità interna del porto LIVORNO. Darsena Europa, investimenti infrastrutturali e viabilità interna. Questi i temi al centro dell'incontro tenutosi stamani, giovedì 3 luglio, a Palazzo Rosciano tra il commissario straordinario dell'Authority livornese, **Davide Gariglio**, e Assimprese, presentantasi all'appuntamento con il presidente Giorgio Neri, i vice-presidenti Dino Lorenzini e Jari De Filicaia e il consigliere Enio Lorenzini. Il confronto si è incentrato - viene fatto rilevare in una nota dell'istituzione portuale - sulla necessità di realizzare nei tempi previsti l'opera di espansione a mare dello scalo labronico e sull'urgenza di procedere con le altre opere infrastrutturali, a cominciare dall'allargamento del canale di accesso, reputato strategico per migliorare l'accessibilità del porto attuale. E' considerata dall'associazione di categoria una cosa non secondaria, inoltre, la questione che attiene al miglioramento della gestione dei flussi di traffico lungo la viabilità interna al porto, per la quale l'Autorità di Sistema starebbe preparando una ordinanza ad hoc. "Si è trattato di un incontro interlocutorio dal quale è emersa una comunanza di intenti e di reciproca disponibilità a collaborare per lo sviluppo economico del territorio e dei traffici del porto" ha commentato **Gariglio**.



Livorno, 265 navi arrivate in porto nella prima metà di quest'anno

Stabili ro-ro e container. Sorpresa: in aumento le auto nuove **LIVORNO**. Da Capodanno a tutto giugno sono arrivate nel **porto** di **Livorno** 265 navi: quasi esattamente lo stesso numero (266) che avevano fatto tappa nello scalo livornese nel medesimo periodo dell'anno precedente. Ma con un tonnellaggio inferiore: 13,2 milioni di tonnellate il valore complessivo quest'anno, quasi 13,9 dodici mesi prima (dunque con un calo del 4,9%). Sono questi i dati dell'Avvisatore Marittimo del **porto** di **Livorno**. Con marzo che è risultato «il mese con maggior traffico di navi portacontainer: in tutto 54, e questo è l'unico mese del semestre in cui il dato è stato superiore a 50», come spiega Fabrizio Moniga dal quartier generale della stazione costiera livornese. Stabili ma con il segno "meno" davanti tanto il numero delle navi portacontainer che quello dei ro-ro, cioè i traghetti che accolgono camion e semirimorchi spediti via mare: nel primo caso si è passati da 23 a 22, nel secondo da 407 a 403.

Va invece registrato un incremento del 5% delle cisterne/chimichiere: il totale di prodotti rinfusi liquidi scaricati raggiunge 1,51 milioni di tonnellate metriche.

Stabili le gasiere: per un totale di prodotto scaricato pari a 227mila tonnellate

metriche. Forse un po' a sorpresa ecco il dato riguardante le navi che trasportano auto nuove: balzano da 121 a 133 e questo vale un incremento del 9,9%. Per un'altra delle tipologie merceologiche in cui il **porto** di **Livorno** primeggia, la cellulosa per le cartiere, si registra un leggero calo nel numero delle navi (da 74 a 72) ma anche una flessione di cinque punti del traffico di cellulosa (sbarcate 845mila tonnellate, imbarcate 36mila). Buone notizie dal versante delle rinfuse solide: le navi aumentano da 60 a 68 (più 13,3%), sbarcate 337mila tonnellate. Capitolo passeggeri. Il bilancio del traffico crocieristico annota che nei registri dell'Avvisatore figurano gli arrivi di 156 navi nel corso della prima metà dell'anno, sono dieci in più rispetto allo stesso periodo del 2024. I crocieristi sbarcati sono però in calo dell'8%. Il mese con il maggior numero di arrivi? Maggio: con 62 navi e 108mila crocieristi, segue giugno con 42 navi e 104mila crocieristi. L'aumento numerico più rilevante nell'arrivo di navi riguarda qualcosa che sta al di fuori delle banchine del **porto**: è l'impianto di rigassificazione Olt, che nella prima metà del 2024 aveva accolto sei navi e ora, nell'analogo periodo di quest'anno, balza a 23. Il gas naturale liquefatto conferito è stato pari a 1,49 milioni di tonnellate.



Stabili ro-ro e container. Sorpresa: in aumento le auto nuove **LIVORNO**. Da Capodanno a tutto giugno sono arrivate nel porto di Livorno 265 navi: quasi esattamente lo stesso numero (266) che avevano fatto tappa nello scalo livornese nel medesimo periodo dell'anno precedente. Ma con un tonnellaggio inferiore: 13,2 milioni di tonnellate il valore complessivo quest'anno, quasi 13,9 dodici mesi prima (dunque con un calo del 4,9%). Sono questi i dati dell'Avvisatore Marittimo del porto di Livorno. Con marzo che è risultato «il mese con maggior traffico di navi portacontainer: in tutto 54, e questo è l'unico mese del semestre in cui il dato è stato superiore a 50», come spiega Fabrizio Moniga dal quartier generale della stazione costiera livornese. Stabili ma con il segno "meno" davanti tanto il numero delle navi portacontainer che quello dei ro-ro, cioè i traghetti che accolgono camion e semirimorchi spediti via mare: nel primo caso si è passati da 23 a 22, nel secondo da 407 a 403. Va invece registrato un incremento del 5% delle cisterne/chimichiere: il totale di prodotti rinfusi liquidi scaricati raggiunge 1,51 milioni di tonnellate metriche. Stabili le gasiere: per un totale di prodotto scaricato pari a 227mila tonnellate metriche. Forse un po' a sorpresa ecco il dato riguardante le navi che trasportano auto nuove: balzano da 121 a 133 e questo vale un incremento del 9,9%. Per un'altra delle tipologie merceologiche in cui il porto di Livorno primeggia, la cellulosa per le cartiere, si registra un leggero calo nel numero delle navi (da 74 a 72) ma anche una flessione di cinque punti del traffico di cellulosa (sbarcate 845mila tonnellate, imbarcate 36mila). Buone notizie dal versante delle rinfuse solide: le navi aumentano da 60 a 68 (più 13,3%), sbarcate 337mila tonnellate. Capitolo passeggeri. Il bilancio del traffico crocieristico annota che nei registri dell'Avvisatore figurano gli arrivi di 156 navi nel corso della prima metà dell'anno, sono dieci in più rispetto allo stesso periodo del 2024. I crocieristi sbarcati sono però in calo dell'8%. Il mese con il maggior numero di arrivi? Maggio: con 62 navi e 108mila crocieristi, segue giugno con 42 navi e 104mila crocieristi. L'aumento numerico più rilevante nell'arrivo di navi riguarda qualcosa che sta al di fuori delle banchine del porto: è l'impianto di rigassificazione Olt, che nella prima metà del 2024 aveva accolto sei navi e ora, nell'analogo periodo di quest'anno, balza a 23. Il gas naturale liquefatto conferito è stato pari a 1,49 milioni di tonnellate.

Messaggero Marittimo

Livorno

Livorno, Gariglio incontra Assimprese: focus su Darsena Europa, infrastrutture e viabilità portuale

LIVORNO Darsena Europa, investimenti infrastrutturali e viabilità interna al porto: sono stati questi i principali temi affrontati nel corso dell'incontro svoltosi questa mattina a Palazzo Rosciano tra il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Davide Gariglio, e una delegazione di Assimprese, guidata dal presidente Giorgio Neri, affiancato dai vice-presidenti Dino Lorenzini e Jari De Filicaia e dal consigliere Enio Lorenzini. L'appuntamento ha rappresentato un momento di confronto diretto su alcune delle principali priorità per lo scalo labronico. In particolare, l'associazione degli imprenditori ha ribadito l'importanza di rispettare il cronoprogramma per la realizzazione della Darsena Europa, l'opera di espansione a mare ritenuta fondamentale per rafforzare la competitività del porto di Livorno sui mercati internazionali. Tra i punti all'ordine del giorno anche l'allargamento del canale di accesso, considerato da Assimprese un intervento strategico per migliorare l'accessibilità nautica del porto attuale e renderlo più efficiente. Sul tavolo, inoltre, la questione della viabilità interna allo scalo, con particolare attenzione alla necessità di una gestione più fluida dei flussi di traffico: secondo quanto emerso nel corso dell'incontro, l'AdSP starebbe lavorando a una ordinanza specifica per affrontare criticità e ottimizzare la circolazione dei mezzi in area portuale. "È stato un incontro interlocutorio ma costruttivo ha dichiarato Davide Gariglio dal quale è emersa una chiara comunanza di intenti e una reciproca disponibilità alla collaborazione. Obiettivo condiviso: promuovere lo sviluppo dei traffici e contribuire alla crescita economica del territorio". L'incontro si inserisce nel percorso avviato dal commissario Gariglio per rilanciare il dialogo con gli attori del tessuto economico locale, in una fase decisiva per il futuro delle infrastrutture portuali e della logistica integrata dell'Alto Tirreno.



Port News

Livorno

Gariglio assume i poteri del Comitato di Gestione

Con il decreto ministeriale firmato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, il commissario straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, **Davide Gariglio**, assume ufficialmente anche i poteri e le prerogative precedentemente attribuiti al comitato di gestione, ormai scaduto. Il provvedimento afferma il MIT si è reso necessario per evitare situazioni di stallo decisionale e garantire la continuità amministrativa degli enti, nelle more della ricostituzione degli organi ordinari di vertice. Il Ministero ha agito su parere conforme dell'Avvocatura Generale dello Stato, richiesto dalla Direzione generale per i porti, che ha evidenziato l'urgenza di conferire poteri sostitutivi ai Commissari.



Porto di Pescara, svolto tavolo tecnico-istruttorio presso il MIT

Lunedì 7 luglio incontro telematico con tutti i soggetti tecnici per analizzare i dati e avviare la fase operativa del dragaggio scritto da Marina Denegri

PESCARA - Si è svolto ieri mattina, presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il tavolo tecnico-istruttorio dedicato al porto di Pescara, convocato dal sottosegretario Antonio Iannone. Al centro dell'incontro, la necessità di affrontare in modo strutturale il problema dell'imbonimento dei fondali, che da anni limita l'operatività dello scalo. "L'obiettivo è chiaro: restituire piena funzionalità al porto, ma ci sono step operativi urgenti da attuare subito - ha dichiarato il deputato pescarese di Fratelli d'Italia, Guerino Testa -. In vista della ripresa dell'attività nautica a settembre, sarà indispensabile un intervento immediato di dragaggio di almeno 25.000 metri cubi." Per questo motivo, entro stamattina, le **Autorità di Sistema Portuale** e gli enti coinvolti trasmetteranno al Ministero dell'Ambiente i dati tecnici necessari. Inoltre, su iniziativa dello stesso Testa, è stato fissato per lunedì 7 luglio un incontro telematico con tutti i soggetti tecnici per analizzare i dati e avviare la fase operativa. "Il nodo principale è di natura tecnica: individuare un sito idoneo per il conferimento dei materiali dragati. Ma la volontà comune di tutte le istituzioni presenti oggi è chiara: il dragaggio non è più rinviabile. È una priorità assoluta per la sicurezza, l'economia e il rilancio turistico della città". Testa ha infine espresso un sentito ringraziamento al MIT, al sottosegretario Iannone e al Ministero dell'Ambiente per la tempestività e l'efficienza dimostrate: "La rapidità con cui si è passati dal sopralluogo alla convocazione del tavolo e ora alla fase tecnica conferma la concretezza dell'azione del governo Meloni, che affronta i problemi con serietà e dà risposte reali ai territori".



Nave Ocean Viking con 36 migranti a bordo diretta ad Ancona

Lo sbarco dovrebbe avvenire domenica 6 luglio alle 12 La nave Ocean Viking della ong Sos mediterranée sta navigando verso il porto di Ancona con 36 migranti-naufraghi a bordo. Lo sbarco della nave, se non vi saranno comunicazioni diverse o cambi di scalo d'approdo, dovrebbe avvenire domenica 6 luglio intorno alle 12.



Ansa.it

Nave Ocean Viking con 36 migranti a bordo diretta ad Ancona



07/03/2025 19:54

Lo sbarco dovrebbe avvenire domenica 6 luglio alle 12 La nave Ocean Viking della ong Sos mediterranée sta navigando verso il porto di Ancona con 36 migranti-naufraghi a bordo. Lo sbarco della nave, se non vi saranno comunicazioni diverse o cambi di scalo d'approdo, dovrebbe avvenire domenica 6 luglio intorno alle 12.

Ancona, ex Tubimar, finalmente l'ok alla demolizione: nell'area divorata dal fuoco nasceranno yacht

A settembre il bando per l'abbattimento dei capannoni. Il 50% dell'area andrà alla cantieristica di lusso di Antonio Pio Guerra venerdì 4 luglio 2025, 02:05 2 Minuti di Lettura ANCONA - Si apre un nuovo capitolo nella storia dell'ex Tubimar. È arrivato nelle scorse ore, infatti, il via libera della Conferenza dei servizi alla demolizione dei capannoni danneggiati dal devastante incendio del settembre 2020. C'è dunque l'accordo tra **Autorità portuale** e Demanio civile (proprietario dell'area) necessario all'abbattimento di ciò che resta delle strutture prefabbricate divorate dalle fiamme poco meno di cinque anni fa. APPROFONDIMENTI IL NODO Forno crematorio, il Comune di Ancona non si arresta. Il comitato sferza: «Siete in malafede» I prossimi step È invece atteso per il prossimo settembre il bando che dovrà individuare l'azienda che si occuperà dello sgombero dell'area, oggi ancora recintata e con i segni più che evidenti dell'inferno che vi si sprigionò nel 2020. Non tutti i capannoni verranno però abbattuti, visto che alcuni sono già stati recuperati e sono attualmente utilizzati. Per quanto riguarda la destinazione d'uso dell'area, ulteriori dettagli arriveranno in concomitanza col bando della demolizione.

Contestualmente, infatti, ne verrà emesso un secondo per la concessione degli spazi. Il 50% della superficie dovrà restare a disposizione del settore logistico - per lo stoccaggio di materiali ma non solo - mentre l'altra parte sarà riservata alle imprese che operano nel settore della cantieristica navale. Una risposta attesa da tempo alla crisi degli spazi che affligge la produzione di yacht nello scalo anconetano, con colossi del calibro di Palumbo e Ferretti che erano arrivati a paventare un loro spostamento (anche se parziale) dalla città dorica se non fossero stati individuati gli spazi necessari alla loro espansione. E ci si aspetta che siano proprio queste due grandi firme della cantieristica a mettere sul piatto le offerte più interessanti per accaparrarsi l'area ex Tubimar, così da poter finalmente dar sfogo alle loro potenzialità. In ogni caso, per l'avvio delle demolizioni bisognerà attendere la fine del 2025 o l'inizio del 2026. Il tempo di aggiudicare il bando per la demolizione dei resti dei capannoni divorati dalle fiamme. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



07/04/2025 02:07

A settembre il bando per l'abbattimento dei capannoni. Il 50% dell'area andrà alla cantieristica di lusso di Antonio Pio Guerra venerdì 4 luglio 2025, 02:05 2 Minuti di Lettura ANCONA - Si apre un nuovo capitolo nella storia dell'ex Tubimar. È arrivato nelle scorse ore, infatti, il via libera della Conferenza dei servizi alla demolizione dei capannoni danneggiati dal devastante incendio del settembre 2020. C'è dunque l'accordo tra Autorità portuale e Demanio civile (proprietario dell'area) necessario all'abbattimento di ciò che resta delle strutture prefabbricate divorate dalle fiamme poco meno di cinque anni fa. APPROFONDIMENTI IL NODO Forno crematorio, il Comune di Ancona non si arresta. Il comitato sferza: «Siete in malafede» I prossimi step È invece atteso per il prossimo settembre il bando che dovrà individuare l'azienda che si occuperà dello sgombero dell'area, oggi ancora recintata e con i segni più che evidenti dell'inferno che vi si sprigionò nel 2020. Non tutti i capannoni verranno però abbattuti, visto che alcuni sono già stati recuperati e sono attualmente utilizzati. Per quanto riguarda la destinazione d'uso dell'area, ulteriori dettagli arriveranno in concomitanza col bando della demolizione. Contestualmente, infatti, ne verrà emesso un secondo per la concessione degli spazi. Il 50% della superficie dovrà restare a disposizione del settore logistico - per lo stoccaggio di materiali ma non solo - mentre l'altra parte sarà riservata alle imprese che operano nel settore della cantieristica navale. Una risposta attesa da tempo alla crisi degli spazi che affligge la produzione di yacht nello scalo anconetano, con colossi del calibro di Palumbo e Ferretti che erano arrivati a paventare un loro spostamento (anche se parziale) dalla città dorica se non fossero stati individuati gli spazi necessari alla loro espansione. E ci si aspetta che siano proprio queste due grandi firme della cantieristica a mettere sul piatto le offerte più interessanti per accaparrarsi l'area ex Tubimar, così da poter finalmente dar sfogo alle loro potenzialità. In ogni caso, per l'avvio delle demolizioni bisognerà attendere la fine del 2025 o l'inizio del 2026. Il tempo di aggiudicare il bando per la demolizione dei resti dei capannoni divorati dalle fiamme. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ciccioli (Fdl): "La Mancinelli soffre di 'pensieri interpretativi' giustificati dal disagio dell'allontanamento dalla politica"

"La Mancinelli soffre di "pensieri interpretativi", come rilevo, per trovarsi in uno stato di disagio giustificato dal brusco allontanamento dalla politica. Gli "spunti interpretativi" nascono in genere verso i vicini di casa, i colleghi di lavoro, le persone in competizione, magari sullo stesso percorso politico. In realtà, niente di quello sostenuto è fondato, manca proprio di senso di critica e auto-critica. Silveti ha proprio in Fdl il partito di maggior sostegno e peso. In un partito nei sondaggi ormai al 30%, come Fdl, è ovvio che c'è necessità di allargare il gruppo dirigente, anche da aree variegiate del centrodestra; questo sarà evidente quando presenteremo le liste in tutte le Province marchigiane con personalità indipendenti e di peso, e Bugaro è uno di questi. Un valore aggiunto come altri esponenti e Sindaci di varie provenienze. Del resto, questo ce lo ha insegnato proprio la Sinistra con l'aggregazione di persone di aree non omogenee. Silveti sta governando bene e il suo consenso in città è aumentato: certo i problemi ultra decennali ereditati dal Pd sono talmente complessi e radicati, ad iniziare dalle incompiute, vedi la stazione per le autocorriere, le strade cittadine, Conerobus, l'uscita dal Porto, che non è semplice ripartire con velocità e bene, c'è il peso del pregresso, eppure è più che evidente che lo stiamo facendo. Il Presidente della Giunta regionale, Francesco Acquaroli, ha realizzato o fatto partire opere bloccate, anche qui, da decenni. Pensiamo ai fondi ai cantieri della ricostruzione post sisma 2016, ai 400milioni pronto cassa ottenuti dal Governo Meloni per le alluvioni della valle del Misa e la mitigazione del dissesto idrogeologico già in gran parte realizzato, il completamento degli ospedali incompiuti (Inrca Ancona, Amandola, Fermo) e l'avvio degli iter per i nuovi presidi ospedalieri a Pesaro e Macerata, l'assunzione di centinaia di nuovi operatori sanitari (che per l'errata programmazione pregressa sono di difficile reperimento), il miglioramento delle prestazioni sanitarie, dopo il collasso della pandemia del Covid. Tanto per capire, dopo 30 anni, ha attivato i lavori per la galleria della Guinza nel pesarese sul tracciato della Fano-Grosseto e ha già realizzato una parte della Pedemontana appenninica, mai decollata con il Pd. Certo, il progetto del tratto della ferrovia dei 10 chilometri di Pesaro non ci soddisfaceva assolutamente perché noi, a differenza di Ricci, pensiamo all'intera Regione e a tutta la sua costa, e non solo a casa propria. Ci dispiace per la Mancinelli, ma il candidato prescelto, Ricci non è un buon candidato. Troppo arrogante, troppo presuntuoso e troppo di apparato di partito. E poi, mi consenta proprio lui poco coerente, che è passato con disinvoltura da Bersani a Renzi, da Zingaretti a Bonaccini, finendo con la Schlein, da una tesi politica all'altra, con ultrarapide inversioni a 'U'! Sul Porto di Ancona la visione deve essere contemporaneamente cittadina, marittima e internazionale e sicuramente il Ministero, insieme all'**Autorità Portuale**, farà la sintesi



"La Mancinelli soffre di "pensieri interpretativi", come rilevo, per trovarsi in uno stato di disagio giustificato dal brusco allontanamento dalla politica. Gli "spunti interpretativi" nascono in genere verso i vicini di casa, i colleghi di lavoro, le persone in competizione, magari sullo stesso percorso politico. In realtà, niente di quello sostenuto è fondato, manca proprio di senso di critica e auto-critica. Silveti ha proprio in Fdl il partito di maggior sostegno e peso. In un partito nei sondaggi ormai al 30%, come Fdl, è ovvio che c'è necessità di allargare il gruppo dirigente, anche da aree variegiate del centrodestra; questo sarà evidente quando presenteremo le liste in tutte le Province marchigiane con personalità indipendenti e di peso, e Bugaro è uno di questi. Un valore aggiunto come altri esponenti e Sindaci di varie provenienze. Del resto, questo ce lo ha insegnato proprio la Sinistra con l'aggregazione di persone di aree non omogenee. Silveti sta governando bene e il suo consenso in città è aumentato: certo i problemi ultra decennali ereditati dal Pd sono talmente complessi e radicati, ad iniziare dalle incompiute, vedi la stazione per le autocorriere, le strade cittadine, Conerobus, l'uscita dal Porto, che non è semplice ripartire con velocità e bene, c'è il peso del pregresso, eppure è più che evidente che lo stiamo facendo. Il Presidente della Giunta regionale, Francesco Acquaroli, ha realizzato o fatto partire opere bloccate, anche qui, da decenni. Pensiamo ai fondi ai cantieri della ricostruzione post sisma 2016, ai 400milioni pronto cassa ottenuti dal Governo Meloni per le alluvioni della valle del Misa e la mitigazione del dissesto idrogeologico già in gran parte realizzato, il completamento degli ospedali incompiuti (Inrca Ancona, Amandola, Fermo) e l'avvio degli iter per i nuovi presidi ospedalieri a Pesaro e Macerata, l'assunzione di centinaia di nuovi operatori sanitari (che per l'errata programmazione pregressa sono di difficile reperimento), il miglioramento delle prestazioni sanitarie, dopo il collasso della pandemia del Covid.

più opportuna, tutelando il territorio, le politiche del mare, l'ambiente e l'economia blu, con pesca, traffico passeggeri e merci, cantieristica che sono lo sviluppo e l'occupazione principale della nostra città". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 03-07-2025 alle 16:39 sul giornale del 04 luglio 2025 0 letture Commenti.

Il Porto antico è pronto per la stagione estiva: restyling, nuova illuminazione ed eventi

Il Porto antico di Ancona è pronto per la stagione estiva. L'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha realizzato in questi giorni un intervento di manutenzione ordinaria per migliorare l'accoglienza dell'area. Uno spazio amato dai cittadini che si appresta, anche quest'anno, ad ospitare la programmazione degli eventi estivi. L'Autorità di sistema portuale ha effettuato, come ogni anno, la pulizia generale della Fontana dei due soli, realizzata dal maestro Enzo Cucchi, ottimizzando l'accensione della stessa. L'orario sarà, infatti, dalle 17 alle 23, fascia temporale in cui c'è il maggior afflusso di persone al Porto antico in questo periodo. Nell'area, in questi giorni, sono presenti gli allestimenti temporanei degli eventi organizzati. Sono state di nuovo ripulite le scritte vandaliche presenti sulle mura storiche ed è stato completato il rifacimento del simbolico camminamento in rosso. Sono stati, inoltre, realizzati i lavori del progetto Iti Waterfront. Grazie a quest'ultimo, è stata allestita la nuova illuminazione del percorso pedonale e stradale dall'Arco di Traiano fino alla base della sede della Capitaneria di porto e dei Vigili del fuoco, nell'area della banchina San Francesco. L'intervento, ispirato alla sostenibilità e all'efficientamento energetico, è stato effettuato con un investimento Adsp di 450 mila euro. "Il Porto antico è parte integrante dello scalo di Ancona, un'area amata dalla comunità che desideriamo valorizzare ancora di più - afferma il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, Vincenzo Garofalo -. Uno spazio che già ora dimostra le sue potenzialità per iniziative pubbliche d'intrattenimento su cui pensiamo si possano ipotizzare attività, sempre di carattere marittimo, a fine turistico". Questo è un comunicato stampa pubblicato il 03-07-2025 alle 19:26 sul giornale del 04 luglio 2025 0 letture Commenti.



Piendibene: «Transizione energetica, Civitavecchia pronta a fare la sua parte»

redazione web CIVITAVECCHIA - Si è svolto oggi a Roma, presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati, il III Convegno Nazionale AERO - Strategie e prospettive per lo sviluppo delle energie rinnovabili offshore in Italia, promosso da AERO - Associazione Energie Rinnovabili Offshore. Un appuntamento di rilievo nazionale, che ha riunito figure di primo piano del mondo istituzionale, scientifico, industriale e politico per discutere delle traiettorie future della transizione energetica. Tra i relatori, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin, il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci, il Presidente della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale, il Direttore generale dell'IRENA Francesco La Camera e numerosi deputati e senatori appartenenti a tutti i principali gruppi parlamentari. Erano inoltre presenti i rappresentanti delle principali **Autorità** di **Sistema Portuale** italiane, tra cui il Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale Francesco Benevolo, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina e il Commissario dell'AdSP del Mar Ionio Giovanni Gugliotti, a testimonianza del ruolo cruciale che i porti italiani sono chiamati a svolgere nel processo di decarbonizzazione e sviluppo delle rinnovabili. Tra gli interventi istituzionali anche quello del Sindaco di Civitavecchia Marco Piendibene, che ha portato l'esperienza di un territorio che da oltre settant'anni convive con la presenza di centrali energetiche a fonte fossile e che oggi si propone come uno dei poli strategici della riconversione industriale. «Civitavecchia è pronta. È pronta la sua amministrazione, ma anche le forze politiche, le imprese, le organizzazioni sindacali, l'associazionismo ambientalista e la cittadinanza. La nostra non è un'attesa passiva: è una volontà concreta di partecipare, con competenza e visione, al governo della transizione» ha dichiarato Piendibene. Il Sindaco ha illustrato il piano d'azione dell'amministrazione comunale, che ruota attorno alla realizzazione di un parco eolico offshore al largo delle coste civitavecchiesi, inteso non come un impianto isolato, ma come il perno di una filiera industriale completa, con attività di assemblaggio, manutenzione, logistica e sviluppo tecnologico. Accanto a questo, il territorio sta investendo con decisione su formazione e innovazione: è già operativo un centro metropolitano per le professioni della transizione, e a breve sarà siglato un protocollo con l'Università La Sapienza per promuovere ricerca applicata sull'energia eolica marina. Piendibene ha anche sottolineato come Civitavecchia si stia strutturando per accogliere nuovi investimenti industriali nel settore delle rinnovabili, grazie a un progetto di ampliamento dell'area industriale compatibile con i regimi di aiuto previsti dall'art. 107 del Trattato UE e con i benefici della Zona Logistica Semplificata (ZLS). A rafforzare il quadro operativo sarà la nomina di un commissario straordinario da parte del MiMIT, che - insieme



redazione web CIVITAVECCHIA - Si è svolto oggi a Roma, presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati, il III Convegno Nazionale AERO - Strategie e prospettive per lo sviluppo delle energie rinnovabili offshore in Italia, promosso da AERO - Associazione Energie Rinnovabili Offshore. Un appuntamento di rilievo nazionale, che ha riunito figure di primo piano del mondo istituzionale, scientifico, industriale e politico per discutere delle traiettorie future della transizione energetica. Tra i relatori, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica: Gilberto Pichetto Fratin, il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci, il Presidente della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale, il Direttore generale dell'IRENA Francesco La Camera e numerosi deputati e senatori appartenenti a tutti i principali gruppi parlamentari. Erano inoltre presenti i rappresentanti delle principali Autorità di Sistema Portuale italiane, tra cui il Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale Francesco Benevolo, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina e il Commissario dell'AdSP del Mar Ionio Giovanni Gugliotti, a testimonianza del ruolo cruciale che i porti italiani sono chiamati a svolgere nel processo di decarbonizzazione e sviluppo delle rinnovabili. Tra gli interventi istituzionali anche quello del Sindaco di Civitavecchia Marco Piendibene, che ha portato l'esperienza di un territorio che da oltre settant'anni convive con la presenza di centrali energetiche a fonte fossile e che oggi si propone come uno dei poli strategici della riconversione industriale. «Civitavecchia è pronta. È pronta la sua amministrazione, ma anche le forze politiche, le imprese, le organizzazioni sindacali, l'associazionismo ambientalista e la cittadinanza. La nostra non è un'attesa passiva: è una volontà concreta di partecipare, con competenza e visione, al governo della transizione» ha dichiarato Piendibene. Il Sindaco ha illustrato il piano d'azione dell'amministrazione

CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

alle istituzioni locali - avrà il compito di coordinare l'accordo di programma e accelerare l'attuazione delle misure previste. Il Sindaco ha infine ribadito il ruolo strategico del porto di Civitavecchia come infrastruttura al servizio della logistica industriale legata all'eolico offshore, un asset fondamentale da valorizzare in sinergia con le politiche nazionali di transizione. «Non chiediamo scorciatoie - ha concluso Piendibene - ma strumenti adeguati, visione strategica e una regia nazionale capace di valorizzare le energie che i territori stanno già esprimendo. La transizione non può restare una somma di buone intenzioni: deve diventare governo del cambiamento. E Civitavecchia è pronta a fare la propria parte».

Informatore Navale

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

GRIMALDI LINES E TRENITALIA "SI AMPLIA LA PARTNERSHIP CHE UNISCE TRASPORTO MARITTIMO E FERROVIARIO"

Si consolida e cresce la partnership tra Grimaldi Lines e Trenitalia nel settore del trasporto passeggeri. Lo speciale biglietto treno + nave è disponibile anche per le tratte internazionali operate dalla Compagnia di Navigazione, con destinazione Barcellona e Igoumenitsa. Napoli, 3 luglio 2025 - A partire dall'estate 2025 lo speciale biglietto treno+nave, lanciato nella primavera 2024 e fino ad oggi disponibile sulle destinazioni Sardegna e Sicilia, è infatti acquistabile anche sulle mete internazionali raggiunte dalle navi della flotta Grimaldi Lines: la mediterranea Barcellona, famosa in tutto il mondo per la sua vibrante vita notturna, e la greca Igoumenitsa che è da sempre crocevia di popoli e culture, nonché porta di accesso dell'Epiro e delle sue meravigliose spiagge. Il biglietto treno+nave, acquistabile in un'unica soluzione sul sito o sull'app di Trenitalia oppure presso le agenzie di viaggio abilitate, è pensato per chi preferisce lasciare a casa la propria auto, scegliendo di vivere la vacanza in maniera totalmente accessibile e sostenibile. Con pochi click, che semplificano notevolmente l'organizzazione della vacanza, è possibile pianificare un viaggio completo, con una comoda partenza dalla stazione ferroviaria prescelta, l'arrivo al **porto** di imbarco e la traversata del Mediterraneo a bordo di navi particolarmente confortevoli, dove tutto è stato pensato e realizzato per regalare agli ospiti un'esperienza indimenticabile, fatta di accoglienza, servizi e tanto divertimento. Il biglietto combinato è disponibile sulle destinazioni Sardegna, Sicilia, Spagna e Grecia ed abbina i treni di Trenitalia (Regionali, Freccie e Intercity) ai seguenti collegamenti marittimi firmati Grimaldi Lines: **Civitavecchia-Olbia**, **Civitavecchia-Porto Torres**, **Civitavecchia-Cagliari**, **Civitavecchia-Arbatax**, Napoli-Cagliari, Napoli-Palermo e viceversa. I collegamenti internazionali sono invece **Civitavecchia-Barcellona**, Brindisi-Igoumenitsa e viceversa. Grimaldi Lines opera nel Mar Mediterraneo con un network di 20 linee marittime. La sua flotta è composta da cruise ferry e traghetti di ultima generazione, con alti standard di accoglienza e una particolare attenzione alla sostenibilità ambientale. Il Gruppo Grimaldi è infatti da sempre in prima linea nella riduzione delle emissioni inquinanti in mare e nell'atmosfera, ottenuta grazie ad una continua ricerca di tecnologie sostenibili avanzate e ad una politica di partnership di valore, come quella siglata con Trenitalia. *IMMAGINE DA NOI CREATA TRAMITE I.A.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Piendibene: «Transizione energetica, Civitavecchia pronta a fare la sua parte»

CIVITAVECCHIA - Si è svolto oggi a Roma, presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati, il III Convegno Nazionale AERO - Strategie e prospettive per lo sviluppo delle energie rinnovabili offshore in Italia, promosso da AERO - Associazione Energie Rinnovabili Offshore. Un appuntamento di rilievo nazionale, che ha riunito figure di primo piano del mondo istituzionale, scientifico, industriale e politico per discutere delle traiettorie future della transizione energetica. Tra i relatori, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin, il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci, il Presidente della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale, il Direttore generale dell'IRENA Francesco La Camera e numerosi deputati e senatori appartenenti a tutti i principali gruppi parlamentari. Erano inoltre presenti i rappresentanti delle principali **Autorità di Sistema Portuale** italiane, tra cui il Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale Francesco Benevolo, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina e il Commissario dell'AdSP del Mar Ionio Giovanni Gugliotti, a testimonianza del ruolo cruciale che i porti italiani sono chiamati a svolgere nel processo di decarbonizzazione e sviluppo delle rinnovabili. Tra gli interventi istituzionali anche quello del Sindaco di Civitavecchia Marco Piendibene, che ha portato l'esperienza di un territorio che da oltre settant'anni convive con la presenza di centrali energetiche a fonte fossile e che oggi si propone come uno dei poli strategici della riconversione industriale. «Civitavecchia è pronta. È pronta la sua amministrazione, ma anche le forze politiche, le imprese, le organizzazioni sindacali, l'associazionismo ambientalista e la cittadinanza. La nostra non è un'attesa passiva: è una volontà concreta di partecipare, con competenza e visione, al governo della transizione» ha dichiarato Piendibene. Il Sindaco ha illustrato il piano d'azione dell'amministrazione comunale, che ruota attorno alla realizzazione di un parco eolico offshore al largo delle coste civitavecchiesi, inteso non come un impianto isolato, ma come il perno di una filiera industriale completa, con attività di assemblaggio, manutenzione, logistica e sviluppo tecnologico. Accanto a questo, il territorio sta investendo con decisione su formazione e innovazione: è già operativo un centro metropolitano per le professioni della transizione, e a breve sarà siglato un protocollo con l'Università La Sapienza per promuovere ricerca applicata sull'energia eolica marina. Piendibene ha anche sottolineato come Civitavecchia si stia strutturando per accogliere nuovi investimenti industriali nel settore delle rinnovabili, grazie a un progetto di ampliamento dell'area industriale compatibile con i regimi di aiuto previsti dall'art. 107 del Trattato UE e con i benefici della Zona Logistica Semplificata (ZLS). A rafforzare il quadro operativo sarà la nomina di un commissario straordinario da parte del MiMIT, che - insieme



07/03/2025 18:12

CIVITAVECCHIA - Si è svolto oggi a Roma, presso l'Aula dei Gruppi Parlamentari della Camera dei Deputati, il III Convegno Nazionale AERO - Strategie e prospettive per lo sviluppo delle energie rinnovabili offshore in Italia, promosso da AERO - Associazione Energie Rinnovabili Offshore. Un appuntamento di rilievo nazionale, che ha riunito figure di primo piano del mondo istituzionale, scientifico, industriale e politico per discutere delle traiettorie future della transizione energetica. Tra i relatori, il Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin, il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare Nello Musumeci, il Presidente della Regione Emilia-Romagna Michele de Pascale, il Direttore generale dell'IRENA Francesco La Camera e numerosi deputati e senatori appartenenti a tutti i principali gruppi parlamentari. Erano inoltre presenti i rappresentanti delle principali Autorità di Sistema Portuale italiane, tra cui il Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Centro Settentrionale Francesco Benevolo, il Presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale Francesco Di Sarcina e il Commissario dell'AdSP del Mar Ionio Giovanni Gugliotti, a testimonianza del ruolo cruciale che i porti italiani sono chiamati a svolgere nel processo di decarbonizzazione e sviluppo delle rinnovabili. Tra gli interventi istituzionali, anche quello del Sindaco di Civitavecchia Marco Piendibene, che ha portato l'esperienza di un territorio che da oltre settant'anni convive con la presenza di centrali energetiche a fonte fossile e che oggi si propone come uno dei poli strategici della riconversione industriale. «Civitavecchia è pronta. È pronta la sua amministrazione, ma anche le forze politiche, le imprese, le organizzazioni sindacali, l'associazionismo ambientalista e la cittadinanza. La nostra non è un'attesa passiva: è una volontà concreta di partecipare, con competenza e visione, al governo della transizione» ha dichiarato Piendibene. Il Sindaco ha illustrato il piano d'azione dell'amministrazione comunale, che ruota

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

alle istituzioni locali - avrà il compito di coordinare l'accordo di programma e accelerare l'attuazione delle misure previste. Il Sindaco ha infine ribadito il ruolo strategico del porto di Civitavecchia come infrastruttura al servizio della logistica industriale legata all'eolico offshore, un asset fondamentale da valorizzare in sinergia con le politiche nazionali di transizione. «Non chiediamo scorciatoie - ha concluso Piendibene - ma strumenti adeguati, visione strategica e una regia nazionale capace di valorizzare le energie che i territori stanno già esprimendo. La transizione non può restare una somma di buone intenzioni: deve diventare governo del cambiamento. E Civitavecchia è pronta a fare la propria parte». Commenti.

Napoli Today

Napoli

Per l'America's Cup il sindaco punta a cambiare per sempre il volto di Napoli

Da Bagnoli a Vigliena, l'intera linea costiera della città sarà ridisegnata in funzione di grandi yacht e turisti. Per l'America's Cup il sindaco di Napoli Gaetano Manfredi ha chiesto al Governo poteri forti, più forti di quello che lo vedono commissario per l'area ex Italsider di Bagnoli. Il molo San Vincenzo e i suoi fratelli. A giorni partiranno i lavori per il restyling del Molo San Vincenzo, ma i cambiamenti epocali saranno quelli a Napoli Est, con la realizzazione della "Terrazza a mare" nell'area dove giace il defunto depuratore di San Giovanni a Teduccio. "Ci servono strumenti semplificatori per rispettare i tempi", ha detto e ripetuto alla stampa il sindaco. Quello che Napoli vedrà sorgere, come ha spiegato il sindaco, sarà un "grande parco sul mare" con tanto di passeggiata pedonale di circa 1 km che collegherà San Giovanni a Teduccio con Pietrarsa. 12 milioni di euro i fondi disponibili per il progetto, approvato dalla Giunta comunale una manciata di giorni prima che finisse il 2024. A servizio delle grandi barche che si prevede arriveranno in città per la regata ma anche come indotto turistico saranno messi, assieme a quello di Napoli, i porti di Castellammare, quelli delle isole e anche Molosiglio, Molo San Vincenzo e Nisida se andrà - come si prevede - in **porto** l'accordo in itinere con la Marina Militare. Manfredi è pronto anche a installare le pedane sulle scogliere del lungomare di Napoli, unica e ultima frontiera della libera balneazione in città, rimasta quest'anno a disposizione di cittadini e turisti grazie al vincolo della Sovrintendenza che potrebbe però essere bypassato in ragione dell'evento velico.



Informatore Navale

Manfredonia

MUSICA AD ALTO VOLUME IN MARE: SCATTA IL DIVIETO DELLA GUARDIA COSTIERA

L'estate è iniziata, e con essa sono tornati i weekend affollati lungo le splendide coste pugliesi. Centinaia di bagnanti e diportisti, a bordo di imbarcazioni di ogni tipo, affollano il mare per godere delle limpide acque del Gargano. Manfredonia, 03 luglio 2025 - Tuttavia, accanto a chi vive il mare con rispetto e discrezione, stanno emergendo comportamenti poco consoni alla sicurezza e alla quiete dell'ambiente marino. In particolare, la Guardia Costiera ha riscontrato un fenomeno in crescita: l'utilizzo a bordo di potenti amplificatori sonori, spesso accompagnati da schiamazzi e musica ad alto volume. In alcuni casi, più imbarcazioni si radunano per trasformare tratti di mare in vere e proprie "feste galleggianti", arrecando disturbo ai presenti e creando condizioni di rischio per la balneazione e la navigazione. Un comportamento non solo irrispettoso, ma pericoloso: il rumore eccessivo può infatti impedire l'ascolto di richiami d'allarme, segnali acustici da parte di altre unità o chiamate di soccorso via radio - fondamentali per garantire interventi tempestivi e salvare vite in mare. Per questo motivo, il Comandante della Capitaneria di Porto di Manfredonia Capitano di Fregata (CP) Marco PEPE, ha firmato oggi una nuova Ordinanza che vieta l'uso di apparecchiature di diffusione sonora entro i primi 500 metri dalla costa: lo specchio acqueo più frequentato dai bagnanti e quindi più sensibile sotto il profilo della sicurezza. Con la pubblicazione dell'Ordinanza, scatteranno i controlli delle Forze di Polizia operanti in mare, con l'obiettivo di garantire un'estate sicura, tranquilla e rispettosa per tutti.

Informatore Navale

MUSICA AD ALTO VOLUME IN MARE: SCATTA IL DIVIETO DELLA GUARDIA COSTIERA

07/03/2025 18:39

L'estate è iniziata, e con essa sono tornati i weekend affollati lungo le splendide coste pugliesi. Centinaia di bagnanti e diportisti, a bordo di imbarcazioni di ogni tipo, affollano il mare per godere delle limpide acque del Gargano. Manfredonia, 03 luglio 2025 - Tuttavia, accanto a chi vive il mare con rispetto e discrezione, stanno emergendo comportamenti poco consoni alla sicurezza e alla quiete dell'ambiente marino. In particolare, la Guardia Costiera ha riscontrato un fenomeno in crescita: l'utilizzo a bordo di potenti amplificatori sonori, spesso accompagnati da schiamazzi e musica ad alto volume. In alcuni casi, più imbarcazioni si radunano per trasformare tratti di mare in vere e proprie "feste galleggianti", arrecando disturbo ai presenti e creando condizioni di rischio per la balneazione e la navigazione. Un comportamento non solo irrispettoso, ma pericoloso: il rumore eccessivo può infatti impedire l'ascolto di richiami d'allarme, segnali acustici da parte di altre unità o chiamate di soccorso via radio - fondamentali per garantire interventi tempestivi e salvare vite in mare. Per questo motivo, il Comandante della Capitaneria di Porto di Manfredonia Capitano di Fregata (CP) Marco PEPE, ha firmato oggi una nuova Ordinanza che vieta l'uso di apparecchiature di diffusione sonora entro i primi 500 metri dalla costa: lo specchio acqueo più frequentato dai bagnanti e quindi più sensibile sotto il profilo della sicurezza. Con la pubblicazione dell'Ordinanza, scatteranno i controlli delle Forze di Polizia operanti in mare, con l'obiettivo di garantire un'estate sicura, tranquilla e rispettosa per tutti.

Sea Reporter

Manfredonia

Utilizzo di potenti amplificatori sonori a bordo: scatta il divieto della Guardia Costiera

- L'estate è iniziata, e con essa sono tornati i weekend affollati lungo le splendide coste pugliesi. Centinaia di bagnanti e diportisti, a bordo di imbarcazioni di ogni tipo, affollano il mare per godere delle limpide acque del Gargano. Tuttavia, accanto a chi vive il mare con rispetto e discrezione, stanno emergendo comportamenti poco consoni alla sicurezza e alla quiete dell'ambiente marino. In particolare, la Guardia Costiera ha riscontrato un fenomeno in crescita: l'utilizzo a bordo di potenti amplificatori sonori, spesso accompagnati da schiamazzi e musica ad alto volume. In alcuni casi, più imbarcazioni si radunano per trasformare tratti di mare in vere e proprie "feste galleggianti", arrecando disturbo ai presenti e creando condizioni di rischio per la balneazione e la navigazione. Un comportamento non solo irrispettoso, ma pericoloso: il rumore eccessivo può infatti impedire l'ascolto di richiami d'allarme, segnali acustici da parte di altre unità o chiamate di soccorso via radio - fondamentali per garantire interventi tempestivi e salvare vite in mare. Per questo motivo, il Comandante della Capitaneria di **Porto di Manfredonia** Capitano di Fregata (CP) Marco PEPE, ha firmato oggi una nuova Ordinanza che vieta l'uso di apparecchiature di diffusione sonora entro i primi 500 metri dalla costa: lo specchio acqueo più frequentato dai bagnanti e quindi più sensibile sotto il profilo della sicurezza. Con la pubblicazione dell'Ordinanza, scatteranno i controlli delle Forze di Polizia operanti in mare, con l'obiettivo di garantire un'estate sicura, tranquilla e rispettosa per tutti.



Gioia Tauro, confronto Urso-Occhiuto su sviluppo portuale e produttivo

Primo scalo italiano per transhipment Roma, 3 lug. (askanews) - Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha avuto un colloquio telefonico con il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, in merito allo sviluppo portuale e produttivo dell'area di **Gioia Tauro**. Nel corso del confronto, secondo quanto riporta un comunicato, sono state approfondite le straordinarie potenzialità del **Porto** di **Gioia Tauro**, con particolare attenzione all'attrattività verso investimenti esteri ad alto valore aggiunto. Con oltre 400 ettari di banchine e area portuale e 700 ettari di retroporto, **Gioia Tauro** rappresenta infatti il primo scalo italiano per transhipment e l'ottavo in Europa, nonché l'unico in Italia in grado di accogliere le più moderne mega-navi portacontainer grazie alla profondità dei fondali. Il completamento della viabilità portuale ha favorito lo sviluppo dell'intermodalità, anche grazie al gateway ferroviario che collega il **Porto** agli interporti di Bari e Nola e al resto del Paese. Urso e Occhiuto hanno infine esaminato il progetto del rigassificatore terrestre in grado di processare da 12 a 16 miliardi di metri cubi di gas naturale liquefatto (Gnl) all'anno, già autorizzato nell'area di **Gioia Tauro**.

L'impianto, si legge, integrato con la rete nazionale di gasdotti, potrà rappresentare un'infrastruttura strategica per la sicurezza energetica del Paese, offrendo al contempo significative opportunità di sviluppo per il territorio.



The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi Viibo Valentia

Il ministro Urso e il presidente della Calabria Occhiuto: "Rendiamo il porto di Gioia Tauro attraente per gli investitori esteri"

Nel confronto esaminato anche il progetto per il rigassificatore terrestre da 16 miliardi di metri cubi Roma - Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha avuto un colloquio telefonico con il presidente della Regione Calabria, Roberto Occhiuto, in merito allo sviluppo portuale e produttivo dell'area di Gioia Tauro. Nel corso del confronto sono state approfondite le straordinarie potenzialità del porto di Gioia Tauro, con particolare attenzione all'attrattività verso investimenti esteri ad alto valore aggiunto. Con oltre 400 ettari di banchine e area portuale e 700 ettari di retroporto, Gioia Tauro rappresenta infatti il primo scalo italiano per transhipment e l'ottavo in Europa, nonché l'unico in Italia in grado di accogliere le più moderne mega-navi portacontainer grazie alla profondità dei fondali. Il completamento della viabilità portuale ha favorito lo sviluppo dell'intermodalità, anche grazie al gateway ferroviario che collega il porto agli interporti di **Bari** e Nola e al resto del Paese. Il ministro Urso e il presidente Occhiuto hanno infine esaminato il progetto del rigassificatore terrestre in grado di processare da 12 a 16 miliardi di metri cubi di gas naturale liquefatto (Gnl) all'anno, già autorizzato nell'area di Gioia Tauro. L'impianto, integrato con la rete nazionale di gasdotti, potrà rappresentare un'infrastruttura strategica per la sicurezza energetica del Paese, offrendo al contempo significative opportunità di sviluppo per il territorio.



Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Il dopo Monti all'Autorità portuale, la preoccupazione dei sindacati: "Evitiamo soluzioni calate dall'alto"

Dopo le indiscrezioni di questi giorni che vedrebbero la leghista Tardino in lizza per la carica, il segretario generale Filt Cgil Palermo Fabio Lo Monaco e il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridolfo: "Con l'uscente il settore ha vissuto una fase di impulso e riorganizzazione, scongiuriamo logiche di spartizione partitiche". In vista della nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, chiamato a sostituire Pasqualino Monti, la Filt Cgil Palermo e la Cgil Palermo si mostra preoccupata: per i sindacati infatti serve garantire continuità ai progetti strategici già avviati durante il precedente mandato, con "progetti che hanno inciso positivamente sullo sviluppo del sistema portuale, sull'ammodernamento delle infrastrutture e sulla valorizzazione del lavoro". Il segretario generale Filt Cgil Palermo Fabio Lo Monaco e il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridolfo spiegano che "sotto la guida di Monti il settore ha vissuto una fase di impulso e riorganizzazione. Per questo, il suo successore dovrà avere una comprovata esperienza nel settore portuale, conoscenza approfondita delle dinamiche logistiche e gestionali e la capacità di coniugare innovazione, legalità e occupazione". I sindacalisti, infine, affermano che "la nuova figura chiamata a guidare l'Ente dovrà proseguire il percorso intrapreso, consolidando gli investimenti già avviati, rafforzando le relazioni con le parti sociali e assicurando un governo delle trasformazioni in grado di generare valore per il territorio e tutele per i lavoratori. Chiediamo infine che la nomina avvenga nel segno della trasparenza e della competenza, richiamandoci al senso di responsabilità istituzionale da parte di chi deve scegliere, evitando soluzioni calate dall'alto o dettate da logiche di spartizione partitiche estranee alla reale esigenza di sviluppo sostenibile e partecipato del sistema portuale".



Dopo le indiscrezioni di questi giorni che vedrebbero la leghista Tardino in lizza per la carica, il segretario generale Filt Cgil Palermo Fabio Lo Monaco e il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridolfo: "Con l'uscente il settore ha vissuto una fase di impulso e riorganizzazione, scongiuriamo logiche di spartizione partitiche". In vista della nomina del nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, chiamato a sostituire Pasqualino Monti, la Filt Cgil Palermo e la Cgil Palermo si mostra preoccupata: per i sindacati infatti serve garantire continuità ai progetti strategici già avviati durante il precedente mandato, con "progetti che hanno inciso positivamente sullo sviluppo del sistema portuale, sull'ammodernamento delle infrastrutture e sulla valorizzazione del lavoro". Il segretario generale Filt Cgil Palermo Fabio Lo Monaco e il segretario generale Cgil Palermo Mario Ridolfo spiegano che "sotto la guida di Monti il settore ha vissuto una fase di impulso e riorganizzazione. Per questo, il suo successore dovrà avere una comprovata esperienza nel settore portuale, conoscenza approfondita delle dinamiche logistiche e gestionali e la capacità di coniugare innovazione, legalità e occupazione". I sindacalisti, infine, affermano che "la nuova figura chiamata a guidare l'Ente dovrà proseguire il percorso intrapreso, consolidando gli investimenti già avviati, rafforzando le relazioni con le parti sociali e assicurando un governo delle trasformazioni in grado di generare valore per il territorio e tutele per i lavoratori. Chiediamo infine che la nomina avvenga nel segno della trasparenza e della competenza, richiamandoci al senso di responsabilità istituzionale da parte di chi deve scegliere, evitando soluzioni calate dall'alto o dettate da logiche di spartizione partitiche estranee alla reale esigenza di sviluppo sostenibile e partecipato del sistema portuale".

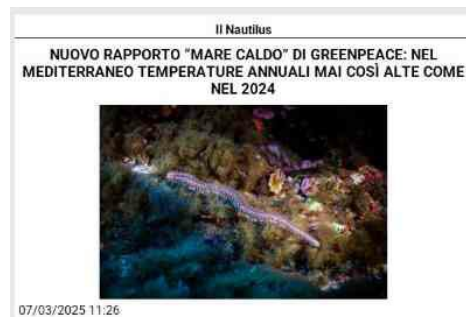
Il Nautilus

Focus

NUOVO RAPPORTO "MARE CALDO" DI GREENPEACE: NEL MEDITERRANEO TEMPERATURE ANNUALI MAI COSÌ ALTE COME NEL 2024

ROMA - I nostri mari sono sempre più caldi e nel 2024 si è raggiunto il record di temperature sia a livello globale sia nel bacino del Mediterraneo. In aumento anche le ondate di calore, sia in superficie sia lungo la colonna d'acqua. Le gorgonie mostrano segni di mortalità, mentre si diffondono le specie termofile e aliene che prediligono acque sempre più calde. Lo rivelano i dati raccolti nel 2024 nell'ambito del progetto Mare Caldo di Greenpeace Italia, condotto grazie alla collaborazione con il DISTAV (Dipartimento di Scienze della Terra, dell'Ambiente e della Vita) dell'Università di **Genova** e l'OGS (Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale) per monitorare gli impatti della crisi climatica sulla biodiversità marina delle comunità di scogliera. Il 2024 è stato l'anno più caldo mai registrato sulla Terra, sia per la temperatura media globale dell'aria, che ha superato di 1,5°C i livelli preindustriali, sia per quella della superficie marina. Secondo i dati diffusi dal programma Copernicus e integrati con quelli raccolti nell'ambito del progetto Mare Caldo in Italia, l'anno scorso si è registrata anche la temperatura media annuale più alta mai osservata nel bacino del Mediterraneo, con un valore medio di 21,16°C, mentre i valori

stagionali rilevati dai satelliti sono stati i più alti degli ultimi 43 anni. Nelle 12 aree di studio italiane che partecipano al progetto Mare Caldo, di cui 11 sono in aree marine protette (AMP), i dati sono coerenti: tutte le aree sono state interessate da numerose ondate di calore sia nella stagione estiva sia invernale, raggiungendo in più casi picchi massimi di oltre 2,5°C sopra la media climatologica. Nell'AMP Isola dell'Asinara, in Sardegna, sono state registrate ben 14 ondate di calore nella temperatura superficiale del mare, mentre in entrambe le AMP di Portofino e delle Cinque Terre, in Liguria, le ondate di calore sono state sei. Nel periodo estivo, alle Cinque Terre è stato registrato un valore massimo di 3,65°C durante una delle ondate di calore più estreme osservate nell'area. Queste anomalie termiche si sono protratte in diverse AMP fino a 40 metri sotto la superficie del mare, la profondità massima a cui sono posizionati i termometri nella colonna d'acqua, in particolare per l'AMP Isola dell'Asinara, l'Isola d'Elba, l'AMP Tavolara, e l'AMP Plemmirio. «I dati del 2024 confermano l'aumento graduale delle temperature di anno in anno, con valori così elevati mai registrati prima nel bacino del Mediterraneo. Il nostro mare è ricco di biodiversità, ma rischiamo di perdere questo straordinario patrimonio naturale se non estendiamo la superficie di mare protetta e non riduciamo le emissioni di gas serra», dichiara Valentina Di Miccoli, campaigner mare di Greenpeace Italia. Nel 2024 Greenpeace Italia ha svolto per Mare Caldo anche dei monitoraggi biologici nelle AMP di Tavolara Punta Coda Cavallo, Portofino, e Ventotene-Santo Stefano. Gli organismi maggiormente impattati dal cambiamento climatico sono le gorgonie (*Eunicella cavolini* e *Paramuricea clavata*), che



ROMA - I nostri mari sono sempre più caldi e nel 2024 si è raggiunto il record di temperature sia a livello globale sia nel bacino del Mediterraneo. In aumento anche le ondate di calore, sia in superficie sia lungo la colonna d'acqua. Le gorgonie mostrano segni di mortalità, mentre si diffondono le specie termofile e aliene che prediligono acque sempre più calde. Lo rivelano i dati raccolti nel 2024 nell'ambito del progetto Mare Caldo di Greenpeace Italia, condotto grazie alla collaborazione con il DISTAV (Dipartimento di Scienze della Terra, dell'Ambiente e della Vita) dell'Università di Genova e l'OGS (Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale) per monitorare gli impatti della crisi climatica sulla biodiversità marina delle comunità di scogliera. Il 2024 è stato l'anno più caldo mai registrato sulla Terra, sia per la temperatura media globale dell'aria, che ha superato di 1,5°C i livelli preindustriali, sia per quella della superficie marina. Secondo i dati diffusi dal programma Copernicus e integrati con quelli raccolti nell'ambito del progetto Mare Caldo in Italia, l'anno scorso si è registrata anche la temperatura media annuale più alta mai osservata nel bacino del Mediterraneo, con un valore medio di 21,16°C, mentre i valori stagionali rilevati dai satelliti sono stati i più alti degli ultimi 43 anni. Nelle 12 aree di studio italiane che partecipano al progetto Mare Caldo, di cui 11 sono in aree marine protette (AMP), i dati sono coerenti: tutte le aree sono state interessate da numerose ondate di calore sia nella stagione estiva sia invernale, raggiungendo in più casi picchi massimi di oltre 2,5°C sopra la media climatologica. Nell'AMP Isola dell'Asinara, in Sardegna, sono state registrate ben 14 ondate di calore nella temperatura superficiale del mare, mentre in entrambe le AMP di Portofino e delle Cinque Terre, in Liguria, le ondate di calore sono state sei. Nel periodo estivo, alle Cinque Terre è stato registrato un valore massimo di 3,65°C durante una delle ondate di calore più estreme osservate nell'area. Queste anomalie termiche si sono protratte in diverse AMP fino a 40 metri sotto la superficie del mare, la profondità massima a cui sono posizionati i termometri nella colonna d'acqua, in particolare per l'AMP Isola dell'Asinara, l'Isola d'Elba, l'AMP Tavolara, e l'AMP Plemmirio. «I dati del 2024 confermano l'aumento graduale delle temperature di anno in anno, con valori così elevati mai registrati prima nel bacino del Mediterraneo. Il nostro mare è ricco di biodiversità, ma rischiamo di perdere questo straordinario patrimonio naturale se non estendiamo la superficie di mare protetta e non riduciamo le emissioni di gas serra», dichiara Valentina Di Miccoli, campaigner mare di Greenpeace Italia. Nel 2024 Greenpeace Italia ha svolto per Mare Caldo anche dei monitoraggi biologici nelle AMP di Tavolara Punta Coda Cavallo, Portofino, e Ventotene-Santo Stefano. Gli organismi maggiormente impattati dal cambiamento climatico sono le gorgonie (*Eunicella cavolini* e *Paramuricea clavata*), che

Il Nautilus

Focus

presentano spesso segni di necrosi e mortalità sulle loro colonie. A Portofino è stato registrato un impatto severo sul 94% delle colonie di *Paramuricea clavata* a 25 metri di profondità, e in alcune zone la mucillagine copriva l'80% delle colonie. A Tavolara e a Ventotene il corallo mediterraneo *Cladocora caespitosa* ha mostrato un livello di sbiancamento severo. La specie aliena termofila più abbondante nelle aree monitorate è risultata l'alga verde *Caulerpa cylindracea*, mentre tra i pesci termofili sono stati spesso osservati il pesce pappagallo (*Sparisoma cretense*), il barracuda mediterraneo (*Sphyraena viridensis*), e la donzella pavonina (*Thalassoma pavo*). Il confronto con i dati raccolti nei cinque anni del progetto Mare Caldo evidenzia come l'AMP di Capo Carbonara (Sardegna) mostri i valori più elevati di stato ecologico, mentre l'isola d'Elba, l'unica area non protetta della rete di monitoraggio, presenta uno stato ecologico scarso, a conferma dell'effetto positivo che le AMP hanno sulla biodiversità marina. «I risultati del quinto anno del progetto Mare Caldo mostrano in maniera inconfutabile gli effetti del cambiamento climatico sugli ambienti marini sommersi dei nostri mari. Le numerose anomalie termiche rilevate in tutte le stazioni della rete e la presenza di evidenti segnali di impatto negli ecosistemi costieri delle aree monitorate quest'anno sono indipendenti dalla loro localizzazione geografica, dalla diversa latitudine e dal diverso livello di conservazione», dichiara Monica Montefalcone, docente di Ecologia dell'Università di **Genova**. Sintesi dei dati e il report completo.

Il Nautilus

Focus

Ottava tappa della Campagna 2025 della Fondazione Tender To Nave Italia ETS

Genova -Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS con l'ottava tappa in programma dall'8 al 12 luglio sulla tratta Catania - Milazzo. Protagonisti di questo nuovo viaggio a bordo del brigantino solidale più grande al mondo saranno quindici ragazzi di età compresa tra i 10 e i 17 anni che fanno parte del progetto "Ognuno a suo modo, sulla stessa rotta", condotto da Talenti fra le nuvole Onlus, da anni al fianco di giovani con Disturbi Specifici dell'Apprendimento e Disturbi del Neurosviluppo (disprassia, disturbo del linguaggio, autismo). Il progetto è oggi anche oggetto di una specifica ricerca pedagogica rispetto ai vissuti in adolescenti con DSA e disturbi del neurosviluppo e alla disclosure nei contesti educativi in collaborazione con Università degli studi di Milano Bicocca, Dipartimento Scienze per la Formazione R.Massa. Per molti ragazzi con DSA, il percorso scolastico e professionale può assomigliare a una traversata in un mare agitato: una sfida che, senza il giusto supporto, può generare solitudine, sconforto e far percepire gli ostacoli come insormontabili. Salire a bordo di Nave Italia dà loro la possibilità di cambiare questa narrazione: le difficoltà si affrontano in equipaggio, in un ambiente accogliente e motivante dove ogni sfida viene condivisa e ogni traguardo ha il sapore della scoperta. Grazie a strategie didattiche inclusive, all'uso delle tecnologie e a un approccio autobiografico, i ragazzi vengono accompagnati a riconoscere nel proprio DSA non un limite, ma una risorsa: una modalità diversa di apprendere che può diventare punto di forza. Ognuno è invitato a esprimere la propria unicità a suo modo, per navigare tutti insieme sulla stessa rotta. La navigazione diventa metafora ed esperienza reale di crescita: attraverso il racconto di sé e la creazione di un "messaggio nella bottiglia", ogni partecipante ha la possibilità di rileggere la propria storia, scoprirne nuove sfumature, trasformare le fragilità in punti di forza. L'esperienza promuove una maggiore consapevolezza e cambiamento individuale, da portare nei propri contesti di vita una volta tornati sulla terra ferma. A bordo saranno presenti anche alcuni ragazzi che hanno già partecipato all'esperienza negli anni passati. Il loro ruolo sarà quello di affiancare i nuovi partecipanti, contribuendo alla creazione di uno spirito di squadra solido e collaborativo. "In un contesto dinamico e immersivo come quello marittimo, intendiamo creare un clima di fiducia e accoglienza dove ogni ragazzo possa sentirsi libero di esprimersi e apprendere secondo i propri tempi e modalità - sostiene Giulia Lampugnani, responsabile scientifica di Talenti fra le nuvole Onlus e del progetto di ricerca. I ragazzi e le ragazze, anche grazie ai linguaggi Artistici, Musicali e performativi, porteranno a bordo testimonianze e attività ludiche di sensibilizzazione per comprendere e condividere il DSA, la disprassia, l'autismo ma anche l'alto potenziale cognitivo. Essere consapevoli delle proprie caratteristiche e operare la propria disclosure e sensibilizzazione



Il Nautilus

Focus

nelle proprie classi è fondamentale per acquisire consapevolezza, dignità e farsi promotori del cambiamento che, una volta scesi dalla Nave, ognuno a suo modo potrà e vorrà portare nelle proprie vite e contesti sociali in ottica trasformativa e di maggior consapevolezza e benessere". I linguaggi artistici diventano strumento espressivo e educativo, capaci di dare voce anche a chi fatica a comunicare a causa di barriere come autismo, dislessia o disprassia. "Questo progetto nasce dal bisogno concreto di fornire in uno spazio in cui i ragazzi con Disturbi Specifici dell'Apprendimento possano sentirsi pienamente accolti, valorizzati e liberi di esprimere il proprio potenziale - dichiara Federico Santi, project manager della Fondazione Tender To Nave Italia ETS. Offrire opportunità educative e relazionali in contesti non convenzionali significa abbattere barriere invisibili e costruire una cultura più attenta, consapevole e umana". Nell'arco della Campagna 2025, in compagnia dell'equipaggio della Marina Militare e dello staff scientifico della Fondazione, saliranno a bordo 20 realtà del terzo settore provenienti da tutta Italia per sperimentare i benefici del Metodo Nave Italia nel periodo compreso tra aprile e ottobre. Dal 19 al 21 giugno Nave Italia ha svolto per la prima volta una missione internazionale in Grecia, portando all'estero i suoi progetti di cooperazione educativa e sociale. La rotta proseguirà dal 15 al 19 luglio, con navigazione da Milazzo a Salerno, si imbarcheranno giovani con disabilità comunicative gravi della Fondazione La Casa delle Luci, offrendo loro un'esperienza inclusiva in cui la Lingua dei Segni Italiana diventa il fulcro della comunicazione. Inseguito, dal 22 al 26 luglio, si riparte con l'Istituto Nautico Giovanni XXIII di Salerno: protagonisti saranno alunni a rischio di abbandono scolastico nella tratta Salerno-Gaeta. Infine, dal 29 luglio al 2 agosto, da Gaeta a Civitavecchia, saranno a bordo adolescenti e giovani adulti con disabilità cognitive o disturbo dello spettro autistico dell'associazione "Mio fratello è figlio unico".

Informare

Focus

Approvato un disegno di legge per evitare che la gestione di porti e aeroporti della Corsica vada ai privati

Prevede la creazione dell'Établissement Public du Commerce et de l'Industrie. Dopo l'adozione in prima lettura da parte del Senato lo scorso 2 giugno del disegno di legge per l'istituzione dell'Ente Pubblico per il Commercio e l'Industria della Corsica, che assumerà i compiti e le responsabilità della Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, inclusa la supervisione della gestione dei **porti** e degli aeroporti dell'isola, ieri anche l'Assemblea nazionale, l'altro ramo del Parlamento francese, ha adottato in prima lettura il testo con 59 voti a favore e una astensione. Presentando il disegno di legge, il deputato Jean Moulliere del gruppo parlamentare Horizons & Indépendants ha sottolineato che «la sua rapida e definitiva adozione è ora essenziale per assicurare la gestione pubblica e l'operatività delle infrastrutture portuali e aeroportuali corse mentre le concessioni aeroportuali e la concessione del porto commerciale di Bastia, accordate dalla comunità corsa alla Chambre de Commerce et d'Industrie scadono il 31 dicembre. La creazione di un nuovo Établissement Public du Commerce et de l'Industrie (EPCI) in sostituzione dell'attuale Chambre de Commerce et d'Industrie - ha spiegato Moulliere - si propone di far fronte a questo problema, consentendo la riassegnazione di queste concessioni senza lo svolgimento di una gara pubblica, conformemente all'esenzione prevista dal Codice degli Appalti Pubblici per il cosiddetto regime quasi-régie». L'obiettivo del provvedimento, infatti, è di evitare che alla scadenza delle concessioni del prossimo 31 dicembre relative ai quattro aeroporti corse e al porto di Bastia, che erano state accordate alla Camera di Commercio e dell'Industria nel 2005 e prorogate nel 2020 e nel 2024, subentri una gestione privata. Con il nuovo EPCI - ha sottolineato Moulliere - si prevede di consentire che la gestione e il funzionamento di queste infrastrutture strategiche per l'Isola della Bellezza rimangano in mani pubbliche». «Aeroporti e **porti** - ha proseguito - sono essenziali per la Corsica, a causa della sua natura insulare e della notevole importanza del turismo per la sua economia: rappresentano quasi il 39% del Pil dell'isola. Sono inoltre centrali per le questioni della continuità territoriale, che sono oggetto di una specifica dotazione finanziaria da parte dello Stato. Infine, queste infrastrutture sono essenziali per l'occupazione e la sicurezza. Da qui la necessità di allinearne la gestione e il funzionamento ad un approccio di interesse generale».



Informare

Focus

In calo per il quarto trimestre consecutivo l'indice di connessione dell'Italia alla rete mondiale di servizi marittimi containerizzati

In crescita gli indici PLSCI dei principali porti nazionali per volume di traffico dei contenitori. Nel secondo trimestre di quest'anno, per il quarto periodo trimestrale consecutivo, è diminuito il grado di connessione dell'Italia alla rete di servizi marittimi containerizzati mondiali. Il Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), l'indice realizzato dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD) per definire il grado di integrazione di una nazione nella rete di questi servizi e che ha come riferimento l'indice fissato a 100 per il valore medio della connettività portuale nel primo trimestre del 2023, indica per il periodo aprile-giugno del 2025 un indice per l'Italia di 283,5, con una riduzione del -1,4% sul secondo trimestre dello scorso anno. Tra le principali nazioni marittime europee, a registrare una flessione del loro indice LSCI nel secondo trimestre di quest'anno sono state inoltre Francia (indice 265, -0,4%), Portogallo (176, -4,7%), Svezia (113, -6,6%), Malta (105, -4,6%), Danimarca (87, -1,9%), Slovenia (76, -1,6%) e Croazia (60, -0,4%). In aumento gli indici di Spagna (425, +0,3%), Olanda (385, +1,4%), Regno Unito (393, +3,2%), Belgio (347, +1,1%), Germania (322, +5,5%), Turchia (316, +11,1%) e Polonia (135, +2,5%). Da segnalare che l'indice LSCI relativo alla Federazione Russa, dopo un crollo del -30,4% segnato nel secondo trimestre del 2022 a seguito dell'avvio della guerra contro l'Ucraina e dopo i successivi tre trimestri di flessione anno su anno superiore al -30%, ha poi mostrato una netta ripresa tornando a livelli precedenti il conflitto, a segnalare che, oltre alla prosecuzione dei traffici di rinfuse russe attuato nonostante le sanzioni anche grazie all'impiego della cosiddetta flotta ombra, anche i traffici di linea con la Federazione Russa non hanno accusato contraccolpi rispetto alle crescenti limitazioni al commercio con la Russia imposte dall'Unione Europea e da altre nazioni. Quanto all'integrazione dei singoli porti italiani nel network globale dei servizi marittimi containerizzati, misurata dal Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) dell'UNCTAD, il porto di Genova, che detiene anche nel secondo trimestre del 2025 il maggior indice di connessione alla rete con 430,9, ha registrato un incremento del +3,0% del proprio PLSCI. A seguire i porti di Gioia Tauro con un indice di 320,0 (+1,8%), La Spezia con 277,2 (+6,6%), Salerno con 206,5 (+4,8%), **Trieste** con 153,2 (-0,9%), Livorno con 147,2 (-11,0%), Vado Ligure con 141,3 (+74,4%), Napoli con 136,2 (+6,3%), Venezia con 110,9 (+3,8%), Ravenna con 98,4 (+27,7%), Civitavecchia con 82,1 (-4,4%), Ancona con 77,8 (-1,8%), Taranto con 27,4 (-13,1%), Marina di Carrara con 26,5 (0%) e il porto di Ancona con un indice di 26,5 e che è entrato recentemente nella rilevazione essendovi stato trasferito il traffico containerizzato in precedenza movimentato nel porto di Catania.



In crescita gli indici PLSCI dei principali porti nazionali per volume di traffico dei contenitori. Nel secondo trimestre di quest'anno, per il quarto periodo trimestrale consecutivo, è diminuito il grado di connessione dell'Italia alla rete di servizi marittimi containerizzati mondiali. Il Liner Shipping Connectivity Index (LSCI), l'indice realizzato dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo (UNCTAD) per definire il grado di integrazione di una nazione nella rete di questi servizi e che ha come riferimento l'indice fissato a 100 per il valore medio della connettività portuale nel primo trimestre del 2023, indica per il periodo aprile-giugno del 2025 un indice per l'Italia di 283,5, con una riduzione del -1,4% sul secondo trimestre dello scorso anno. Tra le principali nazioni marittime europee, a registrare una flessione del loro indice LSCI nel secondo trimestre di quest'anno sono state inoltre Francia (indice 265, -0,4%), Portogallo (176, -4,7%), Svezia (113, -6,6%), Malta (105, -4,6%), Danimarca (87, -1,9%), Slovenia (76, -1,6%) e Croazia (60, -0,4%). In aumento gli indici di Spagna (425, +0,3%), Olanda (385, +1,4%), Regno Unito (393, +3,2%), Belgio (347, +1,1%), Germania (322, +5,5%), Turchia (316, +11,1%) e Polonia (135, +2,5%). Da segnalare che l'indice LSCI relativo alla Federazione Russa, dopo un crollo del -30,4% segnato nel secondo trimestre del 2022 a seguito dell'avvio della guerra contro l'Ucraina e dopo i successivi tre trimestri di flessione anno su anno superiore al -30%, ha poi mostrato una netta ripresa tornando a livelli precedenti il conflitto, a segnalare che, oltre alla prosecuzione dei traffici di rinfuse russe attuato nonostante le sanzioni anche grazie all'impiego della cosiddetta flotta ombra, anche i traffici di linea con la Federazione Russa non hanno accusato contraccolpi rispetto alle crescenti limitazioni al commercio con la Russia imposte dall'Unione Europea e da altre nazioni. Quanto all'integrazione dei singoli porti italiani nel network globale dei servizi marittimi containerizzati, misurata dal Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI) dell'UNCTAD, il porto di Genova, che detiene anche nel secondo trimestre del 2025 il maggior indice di connessione alla rete con 430,9, ha registrato un incremento del +3,0% del proprio PLSCI. A seguire i porti di Gioia Tauro con un indice di 320,0 (+1,8%), La Spezia con 277,2 (+6,6%), Salerno con 206,5 (+4,8%), **Trieste** con 153,2 (-0,9%), Livorno con 147,2 (-11,0%), Vado Ligure con 141,3 (+74,4%), Napoli con 136,2 (+6,3%), Venezia con 110,9 (+3,8%), Ravenna con 98,4 (+27,7%), Civitavecchia con 82,1 (-4,4%), Ancona con 77,8 (-1,8%), Taranto con 27,4 (-13,1%), Marina di Carrara con 26,5 (0%) e il porto di Ancona con un indice di 26,5 e che è entrato recentemente nella rilevazione essendovi stato trasferito il traffico containerizzato in precedenza movimentato nel porto di Catania.

ASSARMATORI - Stefano 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 aprire la strada



Informatore Navale

Focus

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.

Ottava tappa della Campagna 2025 della Fondazione Tender To Nave Italia ETS

Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS con l'ottava tappa in programma dall' 8 al 12 luglio "Ognuno a suo modo, sulla stessa rotta" dall'8 al 12 luglio sulla tratta Catania - Milazzo **Genova**, 3 luglio 2025 - Protagonisti di questo nuovo viaggio a bordo del brigantino solidale più grande al mondo saranno quindici ragazzi di età compresa tra i 10 e i 17 anni che fanno parte del progetto " Ognuno a suo modo, sulla stessa rotta", condotto da Talenti fra le nuvole Onlus, da anni al fianco di giovani con Disturbi Specifici dell'Apprendimento e Disturbi del Neurosviluppo (disprassia, disturbo del linguaggio, autismo). Il progetto è oggi anche oggetto di una specifica ricerca pedagogica rispetto ai vissuti in adolescenti con DSA e disturbi del neurosviluppo e alla disclosure nei contesti educativi in collaborazione con Università degli studi di Milano Bicocca, Dipartimento Scienze per la Formazione R.Massa. Per molti ragazzi con DSA, il percorso scolastico e professionale può assomigliare a una traversata in un mare agitato: una sfida che, senza il giusto supporto, può generare solitudine, sconcerto e far percepire gli ostacoli come insormontabili. Salire a bordo di Nave Italia dà loro la possibilità di cambiare questa narrazione: le difficoltà si affrontano in equipaggio, in un ambiente accogliente e motivante dove ogni sfida viene condivisa e ogni traguardo ha il sapore della scoperta. Grazie a strategie didattiche inclusive, all'uso delle tecnologie e a un approccio autobiografico, i ragazzi vengono accompagnati a riconoscere nel proprio DSA non un limite, ma una risorsa: una modalità diversa di apprendere che può diventare punto di forza. Ognuno è invitato a esprimere la propria unicità a suo modo, per navigare tutti insieme sulla stessa rotta. La navigazione diventa metafora ed esperienza reale di crescita: attraverso il racconto di sé e la creazione di un "messaggio nella bottiglia", ogni partecipante ha la possibilità di rileggere la propria storia, scoprirne nuove sfumature, trasformare le fragilità in punti di forza. L'esperienza promuove una maggiore consapevolezza e cambiamento individuale, da portare nei propri contesti di vita una volta tornati sulla terra ferma. A bordo saranno presenti anche alcuni ragazzi che hanno già partecipato all'esperienza negli anni passati. Il loro ruolo sarà quello di affiancare i nuovi partecipanti, contribuendo alla creazione di uno spirito di squadra solido e collaborativo. "In un contesto dinamico e immersivo come quello marittimo, intendiamo creare un clima di fiducia e accoglienza dove ogni ragazzo possa sentirsi libero di esprimersi e apprendere secondo i propri tempi e modalità - sostiene Giulia Lampugnani, responsabile scientifica di Talenti fra le nuvole Onlus e del progetto di ricerca. I ragazzi e le ragazze, anche grazie ai linguaggi Artistici, Musicali e performativi, porteranno a bordo testimonianze e attività ludiche di sensibilizzazione per comprendere e condividere il DSA, la disprassia, l'autismo ma anche l'alto potenziale cognitivo. Essere



Prosegue la Campagna 2025 di Fondazione Tender To Nave Italia ETS con l'ottava tappa in programma dall' 8 al 12 luglio "Ognuno a suo modo, sulla stessa rotta" dall'8 al 12 luglio sulla tratta Catania - Milazzo **Genova**, 3 luglio 2025 - Protagonisti di questo nuovo viaggio a bordo del brigantino solidale più grande al mondo saranno quindici ragazzi di età compresa tra i 10 e i 17 anni che fanno parte del progetto " Ognuno a suo modo, sulla stessa rotta", condotto da Talenti fra le nuvole Onlus, da anni al fianco di giovani con Disturbi Specifici dell'Apprendimento e Disturbi del Neurosviluppo (disprassia, disturbo del linguaggio, autismo). Il progetto è oggi anche oggetto di una specifica ricerca pedagogica rispetto ai vissuti in adolescenti con DSA e disturbi del neurosviluppo e alla disclosure nei contesti educativi in collaborazione con Università degli studi di Milano Bicocca, Dipartimento Scienze per la Formazione R.Massa. Per molti ragazzi con DSA, il percorso scolastico e professionale può assomigliare a una traversata in un mare agitato: una sfida che, senza il giusto supporto, può generare solitudine, sconcerto e far percepire gli ostacoli come insormontabili. Salire a bordo di Nave Italia dà loro la possibilità di cambiare questa narrazione: le difficoltà si affrontano in equipaggio, in un ambiente accogliente e motivante dove ogni sfida viene condivisa e ogni traguardo ha il sapore della scoperta. Grazie a strategie didattiche inclusive, all'uso delle tecnologie e a un approccio autobiografico, i ragazzi vengono accompagnati a riconoscere nel proprio DSA non un limite, ma una risorsa: una modalità diversa di apprendere che può diventare punto di forza. Ognuno è invitato a esprimere la propria unicità a suo modo, per navigare tutti insieme sulla stessa rotta. La navigazione diventa metafora ed esperienza reale di crescita: attraverso il racconto di sé e la creazione di un "messaggio nella bottiglia", ogni partecipante ha la possibilità di rileggere la propria storia, scoprirne nuove sfumature, trasformare le

Informatore Navale

Focus

consapevoli delle proprie caratteristiche e operare la propria disclosure e sensibilizzazione nelle proprie classi è fondamentale per acquisire consapevolezza, dignità e farsi promotori del cambiamento che, una volta scesi dalla Nave, ognuno a suo modo potrà e vorrà portare nelle proprie vite e contesti sociali in ottica trasformativa e di maggior consapevolezza e benessere". I linguaggi artistici diventano strumento espressivo e educativo, capaci di dare voce anche a chi fatica a comunicare a causa di barriere come autismo, dislessia o disprassia. "Questo progetto nasce dal bisogno concreto di fornire in uno spazio in cui i ragazzi con Disturbi Specifici dell'Apprendimento possano sentirsi pienamente accolti, valorizzati e liberi di esprimere il proprio potenziale - dichiara Federico Santi, project manager della Fondazione Tender To Nave Italia ETS. Offrire opportunità educative e relazionali in contesti non convenzionali significa abbattere barriere invisibili e costruire una cultura più attenta, consapevole e umana ". Nell'arco della Campagna 2025, in compagnia dell'equipaggio della Marina Militare e dello staff scientifico della Fondazione, saliranno a bordo 20 realtà del terzo settore provenienti da tutta Italia per sperimentare i benefici del Metodo Nave Italia nel periodo compreso tra aprile e ottobre. Dal 19 al 21 giugno Nave Italia ha svolto per la prima volta una missione internazionale in Grecia, portando all'estero i suoi progetti di cooperazione educativa e sociale. La rotta proseguirà dal 15 al 19 luglio, con navigazione da Milazzo a Salerno, si imbarcheranno giovani con disabilità comunicative gravi della Fondazione La Casa delle Luci, offrendo loro un'esperienza inclusiva in cui la Lingua dei Segni Italiana diventa il fulcro della comunicazione. Inseguito, dal 22 al 26 luglio, si riparte con l'Istituto Nautico Giovanni XXIII di Salerno: protagonisti saranno alunni a rischio di abbandono scolastico nella tratta Salerno-Gaeta. Infine, dal 29 luglio al 2 agosto, da Gaeta a Civitavecchia, saranno a bordo adolescenti e giovani adulti con disabilità cognitive o disturbo dello spettro autistico dell'associazione " Mio fratello è figlio unico ". Talenti fra le nuvole Onlus, fondato nel 2013, è un servizio pedagogico che conduce percorsi pedagogici personalizzati e progetti educativi per sostenere i talenti di bambini, adolescenti e giovani adulti, nascosti da specifiche caratteristiche di apprendimento, quali dislessia, disturbi del neurosviluppo e autismo, perché essi possano arrivare a considerare le proprie caratteristiche di apprendimento non come limiti, ma come sfide da riconoscere e superare grazie a nuove strategie e motivazioni, e per accompagnarli a trovare parole e forme che esprimano i propri vissuti e bisogni. Talenti fra le nuvole svolge inoltre attività di sperimentazione pedagogica e di ricerca, è centro educativo convenzionato Polo Apprendimento e sede di formazione, tirocini o curricolare e tesi di laurea per l'Università degli studi Milano-Bicocca.

Informazioni Marittime

Focus

Fincantieri consegna "Kri Brawijaya" alla Marina indonesiana

Prima di due unità gemelle, è un pattugliatore multifunzione destinato a rafforzare la flotta militare dello Stato asiatico Si è tenuta mercoledì scorso, presso lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La **Spezia**), la cerimonia di consegna dell'unità MPCS (Multipurpose Combat Ship, in italiano pattugliatore polivalente d'altura-PPA) Kri Brawijaya -320 alla Marina Indonesiana. È la prima di due unità MPCS/PPA e, insieme alla gemella - Kri Prabu Siliwangi-321, "rappresenta - scrive Fincantieri in una nota - un importante tassello nello sviluppo della partnership strategica tra Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano. Le due PPA andranno a rappresentare le unità combattenti maggiori della Marina Indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani". La costruzione della nave militare è stata particolarmente celere, fa sapere Fincantieri, rispetto alla media costruttiva di unità di questo tipo. La MPCS/PPA è una classe di navi altamente versatile progettata per svolgere un'ampia gamma di missioni, tra cui operazioni di combattimento in prima linea, pattugliamento con capacità di soccorso in mare e operazioni di Protezione Civile. Inoltre, l'unità è in grado di impiegare imbarcazioni veloci tipo RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat) tramite gru laterali o una rampa di alaggio situata a poppa. Caratteristiche tecniche 143 metri di lunghezza fuori tutto; Velocità oltre 31 nodi; 171 persone di equipaggio; Dotata di impianto di propulsione combinato diesel e turbina a gas (CODAG) e di un sistema di propulsione elettrica. Alla cerimonia di consegna hanno partecipato il Presidente di Fincantieri, Biagio Mazzotta, l'Ammiraglio Muhammad Ali, Capo di Stato Maggiore della Marina Indonesiana, l'Ambasciatore d'Indonesia in Italia, Junimart Girsang, l'Ammiraglio Enrico Credendino, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare e l'Ammiraglio Giacinto Ottaviani, Direttore Nazionale degli Armamenti, a sottolineare l'importanza della cooperazione tra i due Paesi nel settore della difesa navale. Condividi Tag



Informazioni Marittime

Focus

Ambiente e potenziamento delle linee nell'agenda Fermerci

L'associazione delle imprese ferroviarie ha incontrato a Roma il ministro dell'Ambiente Fratin. La delegazione dell'associazione Fermerci - composta dal presidente Clemente Carta, dal vicepresidente vicario Sabrina De Filippis e dal direttore generale Giuseppe Rizzi - ha incontrato oggi a Roma, nella sede del dicastero, il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, per discutere le opportunità di rilancio del trasporto ferroviario merci. Tema centrale dell'incontro, spiega Fermerci in un comunicato, è stato il contributo del trasporto ferroviario merci all'aumento della qualità dell'aria nei territori. Studi condotti nell'ultimo Rapporto Annuale presentato da Fermerci rilevano, infatti, che la concentrazione di particolato atmosferico (PM10) è più elevata nelle aree metropolitane e lungo le principali direttrici stradali dove prevale l'impiego di mezzi a combustione. "Il trasporto su ferrovia - ha spiegato Carta - se adeguatamente potenziato e supportato, rappresenta la soluzione più ecologica per ridurre le emissioni di polveri sottili (PM10) e di altre sostanze inquinanti, decarbonizzare i trasporti e migliorare la qualità dell'aria nei territori. Tuttavia, la contrazione del traffico ferroviario merci e le difficoltà strutturali del settore impediscono a oggi di sfruttare appieno il potenziale della ferrovia per contrastare il fenomeno dell'inquinamento atmosferico". Durante l'incontro, con i dati contenuti nel III Rapporto Annuale sul trasporto ferroviario merci presentato da Fermerci, è stato illustrato il quadro critico del settore: il calo dei treni-km del trasporto ferroviario merci su base nazionale, la riduzione dei treni merci nei **porti** e le interruzioni ferroviarie causate dalla realizzazione delle opere previste dal PNRR, che si protrarranno almeno fino al 2027. Questi fattori limitano fortemente la capacità operativa del settore e la possibilità di ridurre le emissioni di PM10, nonostante il potenziale del trasporto ferroviario per migliorare la sostenibilità ambientale del nostro Paese. "Nonostante le difficoltà del momento, fino al 2030 il trasporto ferroviario merci incrementerà annualmente l'impiego di energia elettrica da fonti rinnovabili, diminuendo ulteriormente l'impatto ambientale. Per questo è fondamentale sostenere la proposta italiana di incrementare il contributo ferrobonus per aumentare la quota di trasporto ferroviario merci, in risposta alla procedura di infrazione avviata dall'Europa nei riguardi dell'Italia per sfioramento dei limiti di polveri sottili (PM10). Il settore ferroviario è cruciale per la transizione ecologica e per un futuro più sostenibile." Fermerci, inoltre, ha ricordato che anche l'ammodernamento del materiale rotabile utilizzato nel trasporto ferroviario merci concorre a rendere più competitivo, efficiente e sostenibile il settore. Per questo, durante l'incontro, Fermerci ha ribadito la richiesta di rifinanziare l'incentivo per l'acquisto di locomotive e carri ferroviari, destinati al trasporto ferroviario merci, sottolineando come le imprese abbiano già investito



Informazioni Marittime

Focus

oltre 700 milioni di euro, ma il sostegno pubblico promesso non è stato ancora erogato. L'associazione ritiene che gli incentivi al trasporto ferroviario delle merci debbano essere considerati veri e propri investimenti sul futuro del sistema Paese, sia in un'ottica industriale - come strumento strategico a servizio della competitività delle imprese - sia in un'ottica ambientale, grazie ai benefici in termini di risparmio energetico, riduzione delle emissioni di CO₂ e abbattimento delle polveri sottili, che rappresentano i principali driver di questa transizione. Condividi Tag ferrovie
Articoli correlati.

Raise: il cuore in 3D, il robot hostess e quello vignaiolo

Gli scienziati liguri raccontano la tecnologia italiana nell'era dell'AI **GENOVA**. Si chiama Raise ed è l' "ecosistema ligure per l'innovazione tecnologica" sui grandi temi della robotica e intelligenza artificiale: lo finanzia la Missione 4 Componente 2 del Pnrr. Con un obiettivo: trasferire alla società e al mercato i risultati della ricerca e le innovazioni da essa generate. All'Expo 2025 di Osaka (Giappone) nello spazio Regione Liguria del Padiglione Italia è stato presentato il video che racconta il presente e il futuro della robotica made in Italy declinata nell'era dell'intelligenza artificiale: un racconto multimediale - viene sottolineato - che raccoglie i risultati dei progetti firmati Raise: dalla città smart ed inclusiva alla salute personalizzata, dall'eco-robotica per l'ambiente fino alla logistica intelligente dei porti. Presentando l'iniziativa, è stato sottolineato che «il percorso esplora dodici modelli tridimensionali e interattivi sviluppati dai ricercatori e ricercatrici dei 5 "spoke" del progetto». Info: www.raiseliguria.it Due dei robot umanoidi, operativi nel progetto, R1 (Istituto Italiano di Tecnologia, Spoke 2) e Pepper (Università di **Genova**, Spoke 4), guidano i visitatori in un viaggio attraverso le attività svolte e i risultati attuali dei quattro "Spoke" scientifici. Il tema della smart city inclusiva di "Spoke 1" viene illustrato non solo con modelli 3D, dei quartieri di Brignole e San Martino (Cnr-Imati), ma anche con video del "Raise Village 2024", al Festival della Scienza, in particolari che mostrano visitatori, bambini e anziani mentre interagiscono sia con la tecnologia (tavoli interattivi, robot, etc.), sia con i ricercatori e ricercatrici di Raise (UniGe). Sono state inserite nel video anche le interfacce di servizi digitali innovativi e piattaforme di data management per la città inclusiva e smart di Ett e di Università di **Genova**, sia per i cittadini che per i decisori. Lo "Spoke 2" (assistenza sanitaria personale e remota) è presente con modelli 3D di organi, effettivamente utilizzati per migliorare le operazioni chirurgiche, negli ospedali partner dell'ecosistema, con la diagnostica avanzata del cuore (Esaote) e con le riproduzioni 3D stampate della spina dorsale. Anche gli ambienti intelligenti sono inseriti nel video, con la cucina di Fism, gli occhiali e le solette sensorizzate del progetto Aimoka. L'eco-robotica marina di "Spoke 3" viene illustrata attraverso i modelli 4D e 5D del progetto Neptune, con i Rov e la piattaforma di Mywai e con modelli 3D di chiese e con il video di esperimenti sul campo con robot cingolato e drone realizzati da UniGe, lit, Ett e Info Solution. Di quest'ultima azienda, si vede in azione anche un robot che grazie ad un braccio robotico messo a punto da lit esegue la potatura di una vigna. Il tema del monitoraggio ambientale è presente con le interfacce della piattaforma di data management di Ett, per i dati marini e costieri. Infine, i modelli 3D del **porto** di **Genova** diventano anche elementi di un "serious game". A seguire,



La Gazzetta Marittima

Focus

Lo "Spoke 4" è presente con i temi della sicurezza e della logistica "smart" nel porto con l'impiego di robot quadrupedi e dell'accoglienza dei turisti con i robot sociali, Pepper ed Alter Ego, al porto e all'Acquario di Genova. Il video è stato possibile grazie quindi ad una partecipazione collettiva di oltre 100 persone di Raise, con anche robot sottomarini, quadrupedi, umanoidi e droni. Lo "Spoke 5" connette ricerca e mercato e ha coordinato la produzione del video: una sintesi multimediale che racchiude il meglio dell'innovazione fino ad ora prodotta da Raise, in un dialogo tra due robot, uno made in Italy e uno giapponese, a simboleggiare anche l'incontro e lo scambio tra la cultura e il design dell'Italia e del paese ospitante.

Il mare nostrum non è mai stato così bollente

Greenpeace e Università di **Genova**: gli effetti di un'annata record ROMA. L'anticiclone Pluto ci mette in questi giorni d'inizio estate sotto un'afa senza attenuanti generiche: calza dunque a pennello l'indagine condotta da Greenpeace Italia che denuncia come i nostri mari siano «sempre più caldi», tant'è che «nel 2024 si è raggiunto il record di temperature sia a livello globale sia nel bacino del Mediterraneo». Si moltiplicano anche «le ondate di calore, sia in superficie sia lungo la colonna d'acqua»: e questo significa che «le gorgonie mostrano segni di mortalità» e, al tempo stesso, «si diffondono le specie termofile e aliene che prediligono acque sempre più calde». È questo quel che salta fuori dai dati del dossier relativo al 2024 che Greenpeace pubblica nell'ambito del progetto "Mare Caldo": il report nasce in collaborazione con il Distav (Dipartimento di Scienze della Terra, dell'Ambiente e della Vita) dell'Università di **Genova** e l'Ogs (Istituto Nazionale di Oceanografia e Geofisica Sperimentale). Obiettivo: aprire gli occhi sugli impatti della crisi climatica sulla biodiversità marina delle comunità di scogliera.

Prima di tutto c'è da tener presente il principale dato di contesto: «Il 2024 è stato l'anno più caldo mai registrato a livello globale»: la temperatura media dell'atmosfera è di «1,47 gradi al di sopra della media recente» (negli anni compresi fra il 1991 e la pandemia) e addirittura di quasi tre gradi (2,92°) al di sopra del livello preindustriale. Nella considerazioni conclusive si dice a muso duro che «si tratta di anomalie estremamente elevate che riflettono un riscaldamento climatico sempre più evidente anche a scala regionale». Se poi vi sembrassero pochi tre gradi di differenza, è solo perché non avete fatto mente locale alla differenza che si percepisce nel regolare il condizionatore in casa o in ufficio, un divario del genere si sente eccome. Ecco, secondo i dati diffusi dal programma Copernicus e integrati con quelli raccolti nell'ambito del progetto "Mare Caldo in Italia", - dice l'organizzazione ambientalista - «l'anno 2024 ha fatto registrare la temperatura media annuale più alta mai osservata» nelle acque del Mediterraneo. Più calda l'aria, più caldo il mare: con «un valore medio di 21,16°C e un'anomalia di 1,55 gradi rispetto al periodo di riferimento dal 1982 al 2015». Senza dimenticare che «i valori stagionali rilevati dai satelliti sono stati i più alti degli ultimi 43 anni». Nelle 12 aree di studio italiane che partecipano al progetto "Mare Caldo", e fra queste undici sono collocate in aree marine protette (Amp), i dati «sono coerenti». Da tradurre così: «Tutte le aree sono state interessate da numerose ondate di calore sia nella stagione estiva sia invernale, raggiungendo in più casi picchi massimi di oltre 2,5°C sopra la media climatologica». Ad esempio, il report indica che nell'area marina protetta dell'Isola dell'Asinara, in Sardegna, sono state registrate «ben 14 ondate di calore nella temperatura superficiale del mare», mentre in entrambe



le aree marine protette di Portofino e delle Cinque Terre, in Liguria, «le ondate di calore sono state sei». Questo grado e mezzo (1,55° C) in aumento è una media: «in alcuni casi hanno raggiunto picchi massimi di oltre due gradi e mezzo di differenza», viene sottolineato nelle conclusioni specificando che quest'impennata record è stata riscontrata anche all'isola d'Elba. Non solo: nell'area marina protetta delle Cinque Terre l'ondata di calore ha segnato «un valore massimo di 3,65 gradi» di differenza in «una delle ondate di calore più estreme osservate nell'area». Va detto che queste anomalie termiche non riguardano solo la fascia più superficiale delle acque marine: in varie aree marine protette hanno "contagiato" anche profondità «fino a 40 metri sotto la superficie del mare» (e non si sa se questo limite è solo perché questa è la profondità massima a cui sono posizionati i termometri nella colonna d'acqua). In particolare, vale per le aree marine protette dell'Isola dell'Asinara, di Tavolara e di Plemmirio così come per l'Isola d'Elba. Valentina Di Miccoli (Greenpeace Italia) non ci gira intorno: «I dati del 2024 confermano l'aumento graduale delle temperature di anno in anno, con valori così elevati mai registrati prima nel bacino del Mediterraneo». Effetti? «Il nostro mare è ricco di biodiversità, ma rischiamo di perdere questo straordinario patrimonio naturale se non estendiamo la superficie di mare protetta e non riduciamo le emissioni di gas serra». A tal riguardo l'associazione ecologista segnala che lo scorso anno per il dossier "Mare Caldo" ha tenuto d'occhio anche alcuni aspetti biologici nelle aree marine protette di Tavolara Punta Coda Cavallo, Portofino, e Ventotene-Santo Stefano. Risultato: è emerso che a subire di più la sberla del cambiamento climatico sono le gorgonie (Eunicella cavolini e Paramuricea clavata). Presentano spesso «segni di necrosi e mortalità sulle loro colonie». Per dirne una: a Portofino è stato registrato «un impatto severo sul 94% delle colonie di Paramuricea clavata a 25 metri di profondità», si pensi che «in alcune zone la mucillagine copriva l'80% delle colonie». Non è tutto: a Tavolara e a Ventotene il corallo mediterraneo *Cladocora caespitosa* ha mostrato «un livello di sbiancamento severo». La specie aliena termofila più abbondante nelle aree monitorate - dice Greenpeace - è risultata l'alga verde *Caulerpa cylindracea*, mentre tra i pesci termofili sono stati spesso osservati il pesce pappagallo (*Sparisoma cretense*), il barracuda mediterraneo (*Sphyrna viridensis*), e la donzella pavonina (*Thalassoma pavo*). Greenpeace utilizza anche il confronto fra i dati raccolti nell'arco dei cinque anni del progetto "Mare Caldo" per dire una cosa: l'area marina protetta di Capo Carbonara (Sardegna) mostra «i valori più elevati di stato ecologico»; al contrario, l'isola d'Elba, che è l'unica area non protetta della rete di monitoraggio, «presenta uno stato ecologico scarso». L'associazione ecologista ne trae una indicazione: si conferma l'effetto positivo che le aree marine protette hanno sulla biodiversità marina. Monica Montefalcone, docente di ecologia dell'Università di **Genova**, tira le somme dei risultati del quinto anno del progetto "Mare Caldo": sono la prova del nove che dimostrano «in maniera inconfutabile» gli effetti del cambiamento climatico sugli ambienti marini sommersi dei nostri mari. «Le numerose anomalie termiche rilevate in tutte le stazioni della rete e la presenza di evidenti segnali di impatto negli ecosistemi costieri delle aree monitorate -

La Gazzetta Marittima

Focus

afferma - quest'anno sono indipendenti dalla loro localizzazione geografica, dalla diversa latitudine e dal diverso livello di conservazione». Bob Cremonesi.

Per Nova Algoma Cement Carriers è P&O (DP World) il partner di eccellenza

Lug 3, 2025 Lugano - Alleanza strategica sulle rotte del cemento fra Nova Algoma Cement Carriers (la compagnia armatoriale controllata da Nova Marine Carriers di Lugano e il gruppo canadese Algoma) e P&O Maritime Logistics (POML), interamente controllata da DP World, fra i gruppi leader nella gestione di terminal portuali (79 **porti** in nodi strategici del traffico marittimo mondiale) nonchè nella catena logistica dei containers e delle merci in generale. È stato firmato oggi a Dubai l'accordo definitivo in base al quale P&O Maritime acquisirà una quota del 51% e quindi la maggioranza di Nova Algoma Cement Carriers (NACC), gruppo leader al mondo nella gestione di navi cementiere. Mentre restano escluse dall'intesa le società in joint venture che Nova Algoma gestisce con altri partner in Norvegia, Indonesia e Grecia, il rapporto con il nuovo partner emiratino travalica la semplice operazione finanziaria ma si configura come una vera e propria alleanza strategica di base, foriera di ulteriori sviluppi: gli attuali azionisti Nova Marine Holding SA (controllata dalle famiglie Romeo e Gozzi) e Algoma Central continueranno a detenere il pacchetto di minoranza con un coinvolgimento diretto e prioritario nel management (che non casualmente resterà localizzato a Lugano, mentre la holding avrà base in Dubai) nonchè nella crescita strategica del gruppo. La costituzione della joint venture fra Nova Marine Holding e Algoma Central Corporation, risale al 2016 e oggi NACC opera una flotta di 25 navi cementiere a tecnologia avanzata (23 alle quali si sommano le ultime due che occupano il primo posto a livello mondiale in termini di dimensioni e sostenibilità); NACC ha una consolidata presenza in mercati quali Nord America, Caraibi, Nord Europa, Mediterraneo e Sud Est asiatico. L'accordo è attualmente sottoposto all'approvazione da parte delle autorità competenti. Per il gruppo Nova Marine e la famiglia Romeo quella delle alleanze e delle joint venture rappresenta una strategia consolidata, come già dimostrato negli ultimi trent'anni con gli accordi fra i quali spiccano quelli con la canadese Algoma, con la tedesca Bolten, con la colombiana Navesco, con la greca Halkidon. Certo l'intesa con il gruppo DP World segna un salto qualitativo senza precedenti, prodromo di altri sviluppi nell'intera filiera logistica. Sultan Ahmed bin Sulayem, DP World Group Chairman e CEO ha dichiarato "Questa intesa conferma il nostro impegno nello sviluppo nei settori ad alta specializzazione dello shipping e della logistica. E proprio nella logistica ad alta specializzazione Nova Algoma è un world-class operator detentore di una solida leadership; accoglierli nella famiglia di DP World e per noi motivo di grande soddisfazione. Combinare il nostro approccio globale ai mercati con la loro esperienza tecnica e commerciale, ci colloca in una posizione ottimale per garantire ai nostri clienti un reale valore aggiunto crescendo insieme in questo importante segmento strategico". Giovanni Romeo, Chairman di Nova Algoma Cement Carriers, ha commentato: "Siamo molto orgogliosi



Lug 3, 2025 Lugano - Alleanza strategica sulle rotte del cemento fra Nova Algoma Cement Carriers (la compagnia armatoriale controllata da Nova Marine Carriers di Lugano e il gruppo canadese Algoma) e P&O Maritime Logistics (POML), interamente controllata da DP World, fra i gruppi leader nella gestione di terminal portuali (79 porti in nodi strategici del traffico marittimo mondiale) nonchè nella catena logistica dei containers e delle merci in generale. È stato firmato oggi a Dubai l'accordo definitivo in base al quale P&O Maritime acquisirà una quota del 51% e quindi la maggioranza di Nova Algoma Cement Carriers (NACC), gruppo leader al mondo nella gestione di navi cementiere. Mentre restano escluse dall'intesa le società in joint venture che Nova Algoma gestisce con altri partner in Norvegia, Indonesia e Grecia, il rapporto con il nuovo partner emiratino travalica la semplice operazione finanziaria ma si configura come una vera e propria alleanza strategica di base, foriera di ulteriori sviluppi: gli attuali azionisti Nova Marine Holding SA (controllata dalle famiglie Romeo e Gozzi) e Algoma Central continueranno a detenere il pacchetto di minoranza con un coinvolgimento diretto e prioritario nel management (che non casualmente resterà localizzato a Lugano, mentre la holding avrà base in Dubai) nonchè nella crescita strategica del gruppo. La costituzione della joint venture fra Nova Marine Holding e Algoma Central Corporation, risale al 2016 e oggi NACC opera una flotta di 25 navi cementiere a tecnologia avanzata (23 alle quali si sommano le ultime due che occupano il primo posto a livello mondiale in termini di dimensioni e sostenibilità); NACC ha una consolidata presenza in mercati quali Nord America, Caraibi, Nord Europa, Mediterraneo e Sud Est asiatico. L'accordo è attualmente sottoposto all'approvazione da parte delle autorità competenti. Per il gruppo Nova Marine e la famiglia Romeo quella delle alleanze e delle joint venture rappresenta una strategia

Sea Reporter

Focus

dei risultati che abbiamo raggiunto in NACC e crediamo con forza nelle opportunità di sviluppo con DP World e P&O Maritime Logistics. Questo accordo ribadisce la nostra ferma convinzione strategica: per crescere è necessario allearsi. Solo così si può accelerare lo sviluppo, ampliando la gamma dei servizi, incrementandone la qualità e soddisfacendo così la domanda dei nostri clienti in tutto il mondo".

Vago insiste sugli Ets: "Un sistema da rivedere, così riporta più camion sulle strade"

Il presidente Gnv: "Preoccupati per il ritardo nelle nomine delle Autorità portuali". L'ad Catani: "Ho ricevuto un mandato chiaro dalla famiglia Aponte: posizionarci come leader nel Mediterraneo nel settore ferry entro il 2030

Genova - Rivedere il sistema degli Ets, altrimenti il risultato sarà quello di spingere sempre più camion sulle strade. Dal punto di vista della sostenibilità, "il trasporto marittimo sta facendo la sua parte, ma è contraddittorio pretendere sforzi dal settore marittimo e nel contempo sfavorirlo rispetto al trasporto stradale". Il presidente di Gnv, Pierfrancesco Vago (nella foto), dal palco del battesimo di Orion, il secondo degli otto nuovi traghetti che da qui al 2030 rinnoveranno la flotta di Grandi Navi Veloci, sferra un nuovo attacco al sistema di scambio delle quote di emissione, spiegando che è anche una questione che interessa l'ambiente. "Il trasporto marittimo incide positivamente anche sul fronte della sostenibilità ambientale e logistica. Movimentare merci e persone via mare contribuisce infatti a ridurre le emissioni ambientali derivanti dal trasporto stradale. Oltre che a decongestionare le strade dai mezzi pesanti. Aiuta inoltre a diminuire i costi e le complessità generali del sistema

logistico italiano - premette Vago - Per questo è necessario rivedere la configurazione attuale del sistema Ets, fonte di importanti distorsioni competitive che minano le sue stesse finalità. Il fatto che sia applicato al settore marittimo, ma non ancora al trasporto stradale, genera differenziali di costi che non vengono compresi e accettati dalla committenza. Spingendo così, a parità di condizioni, al ritorno su strada". Con i nuovi traghetti Orion e Polaris, e gli altri sei che seguiranno, Gnv amplia la capacità della flotta, puntando a diventare uno dei numeri uno, ma alza anche gli standard per l'ambiente, con la riduzione delle emissioni. "Abbiamo ricevuto un mandato chiaro dal presidente Vago e dalla famiglia Aponte - dice Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - Un mandato ambizioso, una rotta già tracciata e tesa a perseguire un piano industriale proiettato al 2030. L'obiettivo è di posizionarci come leader nel settore ferry nel Mediterraneo. Essere riconosciuti non solo per ciò che facciamo, ma soprattutto per la visione che ci ispira". E intanto la compagnia, mentre potenzia la rotta **Genova**-Palermo con le due nuove arrivate, procede con l'apertura di nuovi collegamenti. "Abbiamo appena lanciato una nuova rotta tra il porto francese di Sète e l'Algeria e ci apprestiamo, da qui a 12 giorni, il 15 luglio, a rinforzare i collegamenti con la Tunisia da Civitavecchia", sottolinea Catani. Sul fronte della riduzione delle emissioni, se gli armatori stanno facendo la loro parte, Catani ricorda che fra meno di tre mesi arriverà il terzo nuovo traghetti, Gnv Virgo, il primo a Gnl concepito per operare nel mercato italiano. E dopo aver lanciato nei mesi scorsi l'avvertimento che bisogna che i porti italiani siano attrezzati per permettere l'approvvigionamento, oggi sottolinea con



Il presidente Gnv: "Preoccupati per il ritardo nelle nomine delle Autorità portuali". L'ad Catani: "Ho ricevuto un mandato chiaro dalla famiglia Aponte: posizionarci come leader nel Mediterraneo nel settore ferry entro il 2030". Genova - Rivedere il sistema degli Ets, altrimenti il risultato sarà quello di spingere sempre più camion sulle strade. Dal punto di vista della sostenibilità, "il trasporto marittimo sta facendo la sua parte, ma è contraddittorio pretendere sforzi dal settore marittimo e nel contempo sfavorirlo rispetto al trasporto stradale". Il presidente di Gnv, Pierfrancesco Vago (nella foto), dal palco del battesimo di Orion, il secondo degli otto nuovi traghetti che da qui al 2030 rinnoveranno la flotta di Grandi Navi Veloci, sferra un nuovo attacco al sistema di scambio delle quote di emissione, spiegando che è anche una questione che interessa l'ambiente. "Il trasporto marittimo incide positivamente anche sul fronte della sostenibilità ambientale e logistica. Movimentare merci e persone via mare contribuisce infatti a ridurre le emissioni ambientali derivanti dal trasporto stradale. Oltre che a decongestionare le strade dai mezzi pesanti. Aiuta inoltre a diminuire i costi e le complessità generali del sistema logistico italiano - premette Vago - Per questo è necessario rivedere la configurazione attuale del sistema Ets, fonte di importanti distorsioni competitive che minano le sue stesse finalità. Il fatto che sia applicato al settore marittimo, ma non ancora al trasporto stradale, genera differenziali di costi che non vengono compresi e accettati dalla committenza. Spingendo così, a parità di condizioni, al ritorno su strada". Con i nuovi traghetti Orion e Polaris, e gli altri sei che seguiranno, Gnv amplia la capacità della flotta, puntando a diventare uno dei numeri uno, ma alza anche gli standard per l'ambiente, con la riduzione delle emissioni. "Abbiamo ricevuto un mandato chiaro dal presidente Vago e dalla famiglia Aponte - dice Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv - Un mandato ambizioso, una rotta

Ship Mag

Focus

soddisfazione "il lavoro che stiamo portando avanti con tutti i soggetti interessati al tema Gnl alla sua concreta adozione come carburante sostenibile e al suo approvvigionamento che dovrebbe avvenire grazie alle bettoline". Incalza Vago: " Ci auguriamo che i lavori per l'elettrificazione delle banchine vengano ultimati al più presto. Insieme a quelli - altrettanto necessari - per garantire un servizio efficiente di stoccaggio e fornitura di Gnl (gas naturale liquefatto) nei porti italiani ". Non manca un passaggio sui presidenti "incagliati" delle Autorità di sistema portuale, che hanno iniziato come commissari in attesa della nomina. "Siamo solo un po' preoccupati per il ritardo nelle nomine - dice dal palco Vago - Occorrono persone competenti, capaci di affrontare le sfide di un mondo che vive una fase delicatissima. Quanto sta accadendo su vari fronti, soprattutto a livello internazionale, ha infatti un impatto enorme. E pone problemi molto seri ai porti e al mondo dello shipping". Dal viceministro a Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi , arriva l'impegno per una battaglia in Europa che superi i vincoli degli aiuti di Stato "oggi anacronistici di fronte a mercato globali dove altri attori possono contare su forti sostegni pubblici". "E' arrivato il momento - dice - di aprire un confronto serio in Europa per introdurre sistemi di flessibilità che consentano agli Stati membri, in particolare quelli a forte vocazione marittima come l'Italia, di accompagnare gli investimenti strategici nel rinnovo delle flotte, nella costruzione di navi green e nello sviluppo di una cantieristica tecnologicamente avanzata". Alla cerimonia di battesimo di Orion hanno partecipato, fra gli altri, anche il presidente della Regione Marco Bucci e la sindaca di **Genova** Silvia Salis.

Shipping Italy

Focus

Consegnata da Fincantieri una nuova nave militare alla Marina Indonesiana

Si è tenuta, presso lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La **Spezia**), la cerimonia di consegna dell'unità Mpcs (Multipurpose Combat Ship/Ppa) Kri Brawijaya-320 alla Marina Indonesiana. All'evento hanno partecipato il Presidente di Fincantieri, Biagio Mazzotta, l'Ammiraglio Muhammad Ali, Capo di Stato Maggiore della Marina Indonesiana, l'Ambasciatore d'Indonesia in Italia, Junimart Girsang, l'Ammiraglio Enrico Credendino, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare e l'Ammiraglio Giacinto Ottaviani, Direttore Nazionale degli Armamenti, a sottolineare l'importanza della Cooperazione tra i due Paesi nel settore della difesa navale. La Kri Brawijaya-320, costruita e destinata da Fincantieri in tempi brevissimi alla Marina Militare Indonesiana, grazie anche alle nuove sinergie costruttive messe in atto dal Gruppo, è la prima di due unità Mpcs/Ppa e, insieme alla gemella, la Kri Prabu Siliwangi-321, rappresenta un importante tassello nello sviluppo della partnership strategica tra Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano. Le due Ppa andranno a rappresentare le unità combattenti maggiori della Marina Indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani. La Mpcs/Ppa è una classe di navi altamente versatile progettata per svolgere un'ampia gamma di missioni, tra cui operazioni di combattimento in prima linea, pattugliamento con capacità di soccorso in mare e operazioni di Protezione Civile. Inoltre, l'unità è in grado di impiegare imbarcazioni veloci tipo Rhib (Rigid Hull Inflatable Boat) tramite gru laterali o una rampa di alaggio situata a poppa. La Kri Brawijaya-320 è lunga 143 metri di lunghezza fuori tutto, può superare i 31 nodi di velocità e conta 171 persone di equipaggio. È inoltre dotata di impianto di propulsione combinato diesel e turbina a gas (Codag) e di un sistema di propulsione elettrica.



Shipping Italy
Consegnata da Fincantieri una nuova nave militare alla Marina Indonesiana
07/03/2025 15:30 Nicola Capuzzo
Fincantieri Completa la Mpcs (Multipurpose Combat Ship/Ppa) Kri Brawijaya-320 che con la gemella Kri Prabu Siliwangi-321 sarà l'unità combattente maggiore di Giakarta di REDAZIONE SHIPPING ITALY. Si è tenuta, presso lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La Spezia), la cerimonia di consegna dell'unità Mpcs (Multipurpose Combat Ship/Ppa) Kri Brawijaya-320 alla Marina Indonesiana. All'evento hanno partecipato il Presidente di Fincantieri, Biagio Mazzotta, l'Ammiraglio Muhammad Ali, Capo di Stato Maggiore della Marina Indonesiana, l'Ambasciatore d'Indonesia in Italia, Junimart Girsang, l'Ammiraglio Enrico Credendino, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare e l'Ammiraglio Giacinto Ottaviani, Direttore Nazionale degli Armamenti, a sottolineare l'importanza della Cooperazione tra i due Paesi nel settore della difesa navale. La Kri Brawijaya-320, costruita e destinata da Fincantieri in tempi brevissimi alla Marina Militare Indonesiana, grazie anche alle nuove sinergie costruttive messe in atto dal Gruppo, è la prima di due unità Mpcs/Ppa e, insieme alla gemella, la Kri Prabu Siliwangi-321, rappresenta un importante tassello nello sviluppo della partnership strategica tra Fincantieri e il Ministero della Difesa indonesiano. Le due Ppa andranno a rappresentare le unità combattenti maggiori della Marina Indonesiana, che contribuiranno alla stabilità del quadrante Indo-Pacifico e alla tutela degli interessi nazionali indonesiani. La Mpcs/Ppa è una classe di navi altamente versatile progettata per svolgere un'ampia gamma di missioni, tra cui operazioni di combattimento in prima linea, pattugliamento con capacità di soccorso in mare e operazioni di Protezione Civile. Inoltre, l'unità è in grado di impiegare imbarcazioni veloci tipo Rhib (Rigid Hull Inflatable Boat) tramite gru laterali o una rampa di alaggio situata a poppa. La Kri Brawijaya-320 è lunga 143 metri di lunghezza fuori tutto, può superare i 31 nodi di velocità e conta 171 persone di equipaggio. È inoltre

Shipping Italy

Focus

Vago (Msc): "Siamo preoccupati dalle nomine dei presidenti di Adsp"

Genova - "Siamo solo un po' preoccupati per il ritardo nelle nomine dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Occorrono persone competenti, capaci di affrontare le sfide di un mondo che vive una fase delicatissima. Quanto sta accadendo su vari fronti, soprattutto a livello internazionale, ha infatti un impatto enorme. E pone problemi molto seri ai porti e al mondo dello shipping". È questo (rivolto al viceministro delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi) uno dei passaggi più significativi del discorso che Pier Francesco Vago, presidente esecutivo di Gnv, ha letto a **Genova** durante la cerimonia di battesimo del nuovo traghetto Gnv Orion. L'altra critica importante è stata mossa all'EmissionTrading System. "Movimentare merci e persone via mare contribuisce a ridurre le emissioni ambientali derivanti dal trasporto stradale. Oltre che a decongestionare le strade dai mezzi pesanti. Aiuta inoltre a diminuire i costi e le complessità generali del sistema logistico italiano" ha sottolineato Vago. Secondo il quale "è necessario per questo rivedere la configurazione attuale del sistema Ets, fonte di importanti distorsioni competitive che minano le sue stesse finalità. Il fatto che sia applicato al settore marittimo, ma non ancora al trasporto stradale, genera differenziali di costi che non vengono compresi e accettati dalla committenza. Spingendo così, a parità di condizioni, al ritorno su strada. Il settore marittimo sta facendo la sua parte. Come dimostra la recente adozione di uno schema globale di riduzione delle emissioni da parte dell'Imo. Anche GNV sta facendo la sua parte per adottare soluzioni a minore impatto ambientale. Ma è contraddittorio pretendere sforzi dal settore marittimo e sfavorirlo, nel contempo, rispetto al trasporto stradale". Durante il suo discorso il presidente di Gnv ha ricordato anche il fondatore della compagnia di navigazione acquisita in anni recenti da Msc. "Non è un caso che questa cerimonia si svolga a **Genova**. Città in cui Gnv ha il suo quartier generale. E a partire dalla quale, negli ultimi anni, si è molto sviluppata. Diventando una delle principali compagnie di traghetti in Mediterraneo. Vorrei ricordare che tutto è nato dalla grande visione di Aldo Grimaldi. Straordinaria figura di armatore, che ha fondato Gnv nel 1992. Saluto con affetto le figlie, presenti oggi. **Genova** è una città meravigliosa. Con una tradizione marittima illustre". L'amministratore delegato Matteo Catani è a sua volta intervenuto sottolineando durante il suo intervento che "queste navi sono il frutto di un lavoro collettivo, di impegno, di fiducia reciproca. Far parte del Gruppo Msc è una opportunità straordinaria e, pensiamo, anche un'occasione preziosa per i territori che Gnv collega. Abbiamo il privilegio di appartenere a una grande famiglia che porta con sé un patrimonio eccezionale di competenze, costruite in oltre 300 anni di storia sul mare. Possiamo trarre continuamente ispirazione da una realtà solida e visionaria e allo stesso tempo avere al fianco una proprietà capace di trasmettere fiducia - nei momenti belli



Politica&Associazioni Catani rivela il mandato ricevuto dalla famiglia Aponte nel piano industriale al 2030: "Posizionarci come leader nel settore ferry nel Mediterraneo" di REDAZIONE SHIPPING ITALY Genova - "Siamo solo un po' preoccupati per il ritardo nelle nomine dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale. Occorrono persone competenti, capaci di affrontare le sfide di un mondo che vive una fase delicatissima. Quanto sta accadendo su vari fronti, soprattutto a livello internazionale, ha infatti un impatto enorme. E pone problemi molto seri ai porti e al mondo dello shipping". È questo (rivolto al viceministro delle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi) uno dei passaggi più significativi del discorso che Pier Francesco Vago, presidente esecutivo di Gnv, ha letto a Genova durante la cerimonia di battesimo del nuovo traghetto Gnv Orion. L'altra critica importante è stata mossa all'EmissionTrading System. "Movimentare merci e persone via mare contribuisce a ridurre le emissioni ambientali derivanti dal trasporto stradale. Oltre che a decongestionare le strade dai mezzi pesanti. Aiuta inoltre a diminuire i costi e le complessità generali del sistema logistico italiano" ha sottolineato Vago. Secondo il quale "è necessario per questo rivedere la configurazione attuale del sistema Ets, fonte di importanti distorsioni competitive che minano le sue stesse finalità. Il fatto che sia applicato al settore marittimo, ma non ancora al trasporto stradale, genera differenziali di costi che non vengono compresi e accettati dalla committenza. Spingendo così, a parità di condizioni, al ritorno su strada. Il settore marittimo sta facendo la sua parte. Come dimostra la recente adozione di uno schema globale di riduzione delle emissioni da parte dell'Imo. Anche GNV sta facendo la sua parte per adottare soluzioni a minore impatto ambientale. Ma è contraddittorio pretendere sforzi dal settore marittimo e sfavorirlo, nel contempo, rispetto al trasporto stradale". Durante il suo discorso il presidente di Gnv ha

Shipping Italy

Focus

da celebrare, come oggi, ma anche in quelli difficili. Capace di credere davvero nel proprio management e di valorizzarne il talento, con particolare attenzione alle nuove generazioni". Catani ha poi aggiunto: "Oggi siamo qui per raccontarvi l'inizio di un nuovo capitolo, che si inserisce con continuità nel cammino di crescita che abbiamo costruito insieme al Gruppo Msc. Abbiamo ricevuto infatti un mandato chiaro dal presidente Vago e dalla famiglia Aponte - che colgo l'occasione di ringraziare per l'appoggio che non ci fanno mai mancare, che non mi fanno mai mancare. Un mandato ambizioso, una rotta già tracciata e tesa a perseguire un piano industriale proiettato al 2030. L'obiettivo è di posizionarci come leader nel settore ferry nel Mediterraneo".

Shipping Italy

Focus

Il calo dei noli container si propaga alle rotte Cina - Italia

Il pesante calo dei noli container che nelle scorse settimane si è osservato sulle rotte transpacifiche interessa ora anche il corridoio via mare Cina - Italia. L'ultima rilevazione del Drewry Container Index registra infatti una flessione del 9% sui costi di spedizione per box da 40 piedi da Shanghai a **Genova**, da 4.100 a 3.715 dollari alla data di oggi 3 luglio, il 50% in meno rispetto a un anno fa. Se complessivamente l'indice - che considera i costi di spedizione lungo le 8 tratte marittime più battute a livello globale - flette del 6% a 2.182 dollari, sulla spinta in particolare dei pesanti decrementi che si osservano sulle tratte dalla Cina agli Usa, va notato però anche l'andamento in netta controtendenza delle tariffe per viaggi verso il Nord Europa. Il nolo spot della rotta Shanghai - Rotterdam, secondo le rilevazioni di Drewry, già in risalita dallo scorso maggio, negli ultimi sette giorni ha infatti recuperato ancora quota, assestandosi a 3.468 dollari grazie a un rialzo dell'8% (restando ancora inferiore però del 57% a quella di un anno fa). Come detto, le tariffe da Shanghai in direzione degli Usa perdono ancora, con i noli delle rotte verso Los Angeles che scendono ancora del 15% a 3.180 dollari (il 57% in meno rispetto a un anno fa) e quelle per New York che osservano un declino dell'11%, mantenendosi comunque sui 5.070 dollari (45% in meno). Godono invece di buona salute le tratte transatlantiche, con la Rotterdam - New York in aumento del 7% a 2.119 dollari (+7% anche rispetto a un anno fa) e quella inversa che guadagna il 5% a 867 dollari (+32%). Il declino medio osservato nella settimana, secondo Drewry, è figlio della scarsa domanda di trasporto merci in direzione degli Usa, e indica che la recente fiammata dell'import nel paese, occorsa dopo il temporaneo stop ai dazi, non avrà un effetto duraturo. I noli per le spedizioni verso gli Stati Uniti anzi, secondo gli analisti, continueranno a calare anche la prossima settimana per effetto dell'eccesso di capacità unito a una scarsa domanda. Nessun ottimismo anche per la seconda metà dell'anno. Il Container Forecaster della società ha evidenziato di aspettarsi un nuovo squilibrio tra domanda e offerta di trasporto, che porterà a un nuovo declino dei noli. La velocità con cui questo fenomeno si verificherà resta però incerta e soggetta alle politiche dell'amministrazione Trump rispetto ai dazi e alle tariffe sulle navi cinesi in arrivo nei porti del paese.



Per il settore trasporti circa 60 attacchi cyber nel 2024

Maticmind: 38% attacchi con ransomware **Genova** - Negli ultimi cinque anni, il settore dei trasporti ha registrato un'escalation senza precedenti degli attacchi informatici. Secondo il nuovo report pubblicato dal Cyber Defense Center di Maticmind , nel 2024 si sono verificati quasi 60 attacchi significativi, rispetto ai 12 del 2020, con un tasso di crescita medio annuo del 48%. Il ransomware si conferma la minaccia principale (38% degli attacchi), seguito da DDoS (24%) e phishing (18%). Nel 2024, il 25% degli attacchi globali al settore trasporti ha avuto come obiettivo aziende italiane, che rappresentano da sole il 7,3% degli incidenti totali. Nonostante una crescita degli investimenti del 25% (contro il 15% della media nazionale), l'Italia resta fanalino di coda nel G7 per quota di spesa in cybersecurity rispetto al Pil (0,14%) e spende meno della media europea in percentuale sul budget IT (0,8% contro 1,5%). Il 53,8% delle aziende italiane del settore ha pianificato ulteriori investimenti nel biennio 2025-2026. A livello globale, gli attacchi si concentrano in particolare sul trasporto aereo (32%), seguito da ferroviario (28%), marittimo (24%) e stradale (16%). Tuttavia, il settore stradale è quello con il più alto tasso di crescita degli investimenti (+30% nel 2024). Nel settore stradale, quasi il 60% degli attacchi ransomware colpisce la supply chain, mettendo a rischio milioni di credenziali e dati sensibili. Il 2024 ha visto anche un notevole incremento degli attacchi mirati alle infrastrutture critiche , tra cui porti e aeroporti, con modalità sempre più sofisticate. Il costo medio degli attacchi varia significativamente: nel settore aereo i danni possono superare i 580.000 euro, nel settore ferroviario si attestano intorno ai 420.000 euro, mentre nel marittimo la media è di 320.000 euro e 180.000 euro nel settore stradale. I costi diretti includono ripristino dei sistemi, indagini forensi, pagamento di riscatti e sanzioni; quelli indiretti comprendono interruzioni di servizio, perdita di reputazione, calo di produttività e aumento dei premi assicurativi.



Per Nova Algoma Cement Carriers è P&O (DP World) il partner di eccellenza

Il gruppo di Dubai acquisisce il 51% della joint venture fra Nova Marine (Romeo e Gozzi) e la canadese Algoma Alleanza strategica sulle rotte del cemento fra Nova Algoma Cement Carriers (la compagnia armatoriale controllata da Nova Marine Carriers di Lugano e il gruppo canadese Algoma) e P&O Maritime Logistics (Poml), interamente controllata da Dp World, fra i gruppi leader nella gestione di terminal portuali (79 porti in nodi strategici del traffico marittimo mondiale) nonché nella catena logistica dei containers e delle merci in generale. È stato firmato oggi a Dubai l'accordo definitivo in base al quale P&O Maritime acquisirà una quota del 51% e quindi la maggioranza di Nova Algoma Cement Carriers (Nacc), gruppo leader al mondo nella gestione di navi cementiere. Mentre restano escluse dall'intesa le società in joint venture che Nova Algoma gestisce con altri partner in Norvegia, Indonesia e Grecia, il rapporto con il nuovo partner emiratino travalica la semplice operazione finanziaria ma si configura come una vera e propria alleanza strategica di base, foriera di ulteriori sviluppi: gli attuali azionisti Nova Marine Holding Sa (controllata dalle famiglie Romeo e Gozzi) e Algoma Central continueranno a detenere il pacchetto di minoranza con un coinvolgimento diretto e prioritario nel management (che non casualmente resterà localizzato a Lugano, mentre la holding avrà base in Dubai) nonché nella crescita strategica del gruppo. La costituzione della joint venture fra Nova Marine Holding e Algoma Central Corporation, risale al 2016 e oggi Nacc opera una flotta di 25 navi cementiere a tecnologia avanzata (23 alle quali si sommano le ultime due che occupano il primo posto a livello mondiale in termini di dimensioni e sostenibilità); Nacc ha una consolidata presenza in mercati quali Nord America, Caraibi, Nord Europa, Mediterraneo e Sud Est asiatico. L'accordo è attualmente sottoposto all'approvazione da parte delle autorità competenti. Per il gruppo Nova Marine e la famiglia Romeo quella delle alleanze e delle joint venture rappresenta una strategia consolidata, come già dimostrato negli ultimi trent'anni con gli accordi fra i quali spiccano quelli con la canadese Algoma, con la tedesca Bolten, con la colombiana Navesco, con la greca Halkidon. Certo l'intesa con il gruppo DP World segna un salto qualitativo senza precedenti, prodromo di altri sviluppi nell'intera filiera logistica. Sultan Ahmed bin Sulayem, Dp World Group Chairman e ceo ha dichiarato: "Questa intesa conferma il nostro impegno nello sviluppo nei settori ad alta specializzazione dello shipping e della logistica. E proprio nella logistica ad alta specializzazione Nova Algoma è un world-class operator detentore di una salda leadership; accoglierli nella famiglia di Dp World e per noi motivo di grande soddisfazione. Combinare il nostro approccio globale ai mercati con la loro esperienza tecnica e commerciale, ci colloca in una posizione ottimale per garantire ai nostri clienti un reale valore aggiunto crescendo insieme in questo importante segmento strategico".



Il gruppo di Dubai acquisisce il 51% della joint venture fra Nova Marine (Romeo e Gozzi) e la canadese Algoma Alleanza strategica sulle rotte del cemento fra Nova Algoma Cement Carriers (la compagnia armatoriale controllata da Nova Marine Carriers di Lugano e il gruppo canadese Algoma) e P&O Maritime Logistics (Poml), interamente controllata da Dp World, fra i gruppi leader nella gestione di terminal portuali (79 porti in nodi strategici del traffico marittimo mondiale) nonché nella catena logistica dei containers e delle merci in generale. È stato firmato oggi a Dubai l'accordo definitivo in base al quale P&O Maritime acquisirà una quota del 51% e quindi la maggioranza di Nova Algoma Cement Carriers (Nacc), gruppo leader al mondo nella gestione di navi cementiere. Mentre restano escluse dall'intesa le società in joint venture che Nova Algoma gestisce con altri partner in Norvegia, Indonesia e Grecia, il rapporto con il nuovo partner emiratino travalica la semplice operazione finanziaria ma si configura come una vera e propria alleanza strategica di base, foriera di ulteriori sviluppi: gli attuali azionisti Nova Marine Holding Sa (controllata dalle famiglie Romeo e Gozzi) e Algoma Central continueranno a detenere il pacchetto di minoranza con un coinvolgimento diretto e prioritario nel management (che non casualmente resterà localizzato a Lugano, mentre la holding avrà base in Dubai) nonché nella crescita strategica del gruppo. La costituzione della joint venture fra Nova Marine Holding e Algoma Central Corporation, risale al 2016 e oggi Nacc opera una flotta di 25 navi cementiere a tecnologia avanzata (23 alle quali si sommano le ultime due che occupano il primo posto a livello mondiale in termini di dimensioni e sostenibilità); Nacc ha una consolidata presenza in mercati quali Nord America, Caraibi, Nord Europa, Mediterraneo e Sud Est asiatico. L'accordo è attualmente sottoposto all'approvazione da parte delle autorità competenti. Per il gruppo Nova Marine e la

The Medi Telegraph

Focus

Giovanni Romeo , chairman di Nova Algoma Cement Carriers, ha commentato: "Siamo molto orgogliosi dei risultati che abbiamo raggiunto in Nacc e crediamo con forza nelle opportunità di sviluppo con Dp World e P&O Maritime Logistics. Questo accordo ribadisce la nostra ferma convinzione strategica: per crescere è necessario allearsi. Solo così si può accelerare lo sviluppo, ampliando la gamma dei servizi, incrementandone la qualità e soddisfacendo così la domanda dei nostri clienti in tutto il mondo".