



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 05 luglio 2025**



Prime Pagine

05/07/2025	Corriere della Sera Prima pagina del 05/07/2025	9
05/07/2025	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 05/07/2025	10
05/07/2025	Il Foglio Prima pagina del 05/07/2025	11
05/07/2025	Il Giornale Prima pagina del 05/07/2025	12
05/07/2025	Il Giorno Prima pagina del 05/07/2025	13
05/07/2025	Il Manifesto Prima pagina del 05/07/2025	14
05/07/2025	Il Mattino Prima pagina del 05/07/2025	15
05/07/2025	Il Messaggero Prima pagina del 05/07/2025	16
05/07/2025	Il Resto del Carlino Prima pagina del 05/07/2025	17
05/07/2025	Il Secolo XIX Prima pagina del 05/07/2025	18
05/07/2025	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 05/07/2025	19
05/07/2025	Il Tempo Prima pagina del 05/07/2025	20
05/07/2025	Italia Oggi Prima pagina del 05/07/2025	21
05/07/2025	La Nazione Prima pagina del 05/07/2025	22
05/07/2025	La Repubblica Prima pagina del 05/07/2025	23
05/07/2025	La Stampa Prima pagina del 05/07/2025	24
05/07/2025	Milano Finanza Prima pagina del 05/07/2025	25

Trieste

04/07/2025	Agenparl TRASPORTO MERCI SU FERRO: TRIESTE RIFERIMENTO EUROPEO PER SOSTENIBILITÀ E INTERMODALITÀ	26
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

04/07/2025	FerPress	Trasporto merci su ferro, Trieste riferimento europeo per sostenibilità e intermodalità	27
04/07/2025	Il Nautilus	TRASPORTO MERCI SU FERRO: TRIESTE RIFERIMENTO EUROPEO PER SOSTENIBILITÀ E INTERMODALITÀ	28
04/07/2025	Il Nautilus	"LA MOBILITÀ DA E PER L'AREA DI ESPANSIONE PORTUALE" - SECONDO INCONTRO DEL DIBATTITO PUBBLICO SUL PROGETTO DEL NUOVO MOLO VIII - ONLINE, MARTEDÌ 8 LUGLIO, ORE 17:00	29
04/07/2025	Rai News	Il Porto di Trieste riferimento europeo nel campo della logistica sostenibile	30

Savona, Vado

04/07/2025	BizJournal Liguria	Savona, sulla spiaggia di Zinola un'altra deposizione di tartaruga caretta caretta	31
------------	---------------------------	------------------------------------------------------------------------------------	----

Genova, Voltri

04/07/2025	Ansa.it	Sindacati, vicenda terminal Spinelli mette a rischio lavoratori	33
04/07/2025	Genova Today	Battesimo in porto per la nuova nave Gnv Orion: Federica Pellegrini la madrina	34
04/07/2025	Il Nautilus	BATTESIMO A GENOVA PER GNV ORION: 26° NAVE DI UNA FLOTTA SEMPRE PIÙ ALL'AVANGUARDIA	36
04/07/2025	Informazioni Marittime	Battesimo a Genova per "GNV Orion"	39
04/07/2025	MenteLocale	GNV Orion: il battesimo a Genova con Federica Pellegrini come madrina	40
04/07/2025	Messaggero Marittimo	Genova guarda a Oriente: Spediporto rafforza i legami con Shenzhen	43
04/07/2025	Port News	Battezzata nel porto di Genova la GNV Orion	44
04/07/2025	Primo Magazine	Battesimo a Genova per GNV Orion	45
04/07/2025	Ship Mag	Scontro fra Rixi e il Pd: "Macché salva-Spinelli, il nostro è un emendamento salva-porti" 04 Luglio 2025 - Monica Zunino	46
04/07/2025	Shipping Italy	Banditi i lavori di Fase B della diga di Genova con un 'premio' alla rapidità	48
04/07/2025	Shipping Italy	La carichi degli oltre 900 al Youngster Shipping Summer Party di Assagenti Giovani	49
04/07/2025	The Medi Telegraph	Convegno di Uilm su mare, logistica e underwater. Il segretario Palombella: "Si parta dal rinnovo dei contratti"	50

La Spezia

04/07/2025	Informare	Nei primi tre mesi del 2025 il traffico delle merci nel porto di La Spezia è calato del -9,4%	54
------------	------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------	----

Ravenna

04/07/2025	Agenparl	55
<hr/>		
Comunicato Regione: Infrastrutture. La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi: al via i lavori del Comitato di indirizzo per un progetto che punta a semplificare la vita delle imprese e attrarre maggiori investimenti. Il presidente de Pascale e l'assessora Priolo: "Si apre una nuova stagione di sviluppo industriale per la nostra Regione, che fa leva sull'innovazione e la sostenibilità"		
04/07/2025	Ravenna Today	56
<hr/>		
Sapir, Ancisi (LpRa) sferra l'attacco: "Bilancio misero, il porto di Ravenna va liberato da questa zavorra"		
04/07/2025	Ravenna Today	57
<hr/>		
Zona logistica semplificata, via alla fase operativa: novità e vantaggi fiscali per il porto di Ravenna		
04/07/2025	RavennaNotizie.it	59
<hr/>		
La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna muove i primi passi: al via i lavori del Comitato di indirizzo. Ravenna al centro, 28 i comuni coinvolti		
04/07/2025	ravennawebtv.it	61
<hr/>		
Assoluzione Berkan B: striscione di protesta davanti all'Autorità Portuale		
04/07/2025	ravennawebtv.it	62
<hr/>		
La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi: al via i lavori del Comitato di indirizzo		

Livorno

04/07/2025	La Gazzetta Marittima	64
<hr/>		
Miele (Asamar): vi spiego perché la maxi-Darsena è indispensabile		
04/07/2025	Port News	68
<hr/>		
Gariglio incontra i vertici di Assimprese		

Piombino, Isola d' Elba

04/07/2025	Informatore Navale	69
<hr/>		
FEDERAGENTI - Pessina: "Sistema logistico europeo in tilt. Ora tocca a noi non buttare al vento la grande occasione"		
05/07/2025	La Gazzetta Marittima	70
<hr/>		
«Porti nordeuropei in tilt, che opportunità per noi: guai se restiamo al blabla»		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/07/2025	Ansa.it	72
<hr/>		
Rinasce il Parco del Cardeto, punto ristoro, park ed eventi		
04/07/2025	Ansa.it	74
<hr/>		
Nave scuola Palinuro al porto di Ancona		
05/07/2025	corriereadriatico.it	75
<hr/>		
Movida e laboratori scientifici al porto di San Benedetto, per il terzo braccio servono 150milioni. Assenti: «Non solo pesca, è un'area strategica»		
04/07/2025	Gomarche	76
<hr/>		
Ancona: La Ocean Viking diretta verso il porto di Ancona con 36 migranti a bordo		

04/07/2025	vivereancona.it	77
"Quassù al Faro", il programma di eventi al Parco del Cardeto		
04/07/2025	vivereancona.it	80
PCI sez. di Ancona: "La politica dei quaquaraquà"		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/07/2025	Informazioni Marittime	81
Grimaldi Lines e Trenitalia ampliano la partnership		
04/07/2025	La Gazzetta Marittima	82
Biglietto "treno più nave", accordo fra Grimaldi e Trenitalia		
04/07/2025	L'agenzia di Viaggi	84
Grimaldi amplia l'accordo con Trenitalia: ticket treno+nave valido anche all'estero		
04/07/2025	Primo Magazine	85
Grimaldi Lines e Trenitalia, si amplia la partnership		

Napoli

04/07/2025	Ansa.it	86
Rimossi ormeggi abusivi dalle acque del lungomare di Napoli		
04/07/2025	Cronache Della Campania	87
Napoli, smantellati gli ormeggi abusivi in via Caracciolo		
04/07/2025	La Gazzetta Marittima	88
Authority Trasporti e università Parthenope: intesa per collaborare all'innovazione		
04/07/2025	Napoli Today	89
America's Cup Napoli, Manfredi: "Risorse stanziare sono insufficienti. Ce ne vorranno altre"		
04/07/2025	Napoli Today	91
Smantellati ormeggi abusivi a via Caracciolo		
04/07/2025	Rai News	92
Rimossi ormeggi abusivi dalle acque del lungomare di Napoli		
04/07/2025	Sea Reporter	93
Maxi operazione congiunta tra Guardia Costiera, Guardia di Finanza e AdSP		
04/07/2025	Shipping Italy	94
Aponte interessato a rilevare il Marina di Stabia (dove si trova il suo yacht)		

Salerno

04/07/2025	Ansa.it	95
Salerno Container Terminal, +10% di teus movimentati		
04/07/2025	lidenaro.it	97
Salerno Container Terminal, crescita boom nel primo semestre 2025		

Bari

04/07/2025 **Agenparl** 101
IL COMUNE COMUNICA - Bari e il mare: presentati i risultati del percorso partecipativo "Sulla Stessa Barca" e le prime misure della strategia cittadina per l'economia del mare

04/07/2025 **Agenzia Giornalistica Opinione** 111
RAI 1 * "LINEA BLU - PORTI D'ITALIA" - 04/07 (14.00): «LA PUGLIA VISTA DAL MARE TRA ANTICHI BORGHI MARINARI E MODERNI SCALI COMMERCIALI, UN VIAGGIO DALLA STORIA DI EGNAZIA ALLE ROTTE BALCANICHE» (VEDI-SEGUI DIRETTA VIDEO - LINK / RIVEDI STREAMING)

Taranto

04/07/2025 **Agenparl** 112
Porti di Augusta e Taranto, firmato il decreto per lo sviluppo degli hub offshore

04/07/2025 **Ansa.it** 113
Porti di Augusta e Taranto, firmato decreto per sviluppo hub offshore

04/07/2025 **FerPress** 114
Porti di Augusta e Taranto: MIT firma decreto per sviluppo hub offshore

04/07/2025 **Informare** 115
Oltre 78 milioni di euro ai porti di Augusta e Taranto per l'eolico offshore

04/07/2025 **Messaggero Marittimo** 116
Hub offshore: Augusta e Taranto al centro del decreto firmato dal Mit

04/07/2025 **Shipping Italy** 117
Dal Governo 78,3 milioni di euro per l'eolico offshore nei porti di Augusta e Taranto

Cagliari

04/07/2025 **Shipping Italy** 118
Cagliari primo porto italiano per puntualità delle portacontainer secondo Sea-Intelligence

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

04/07/2025 **giornaledisicilia.it** 120
Il notiziario di Tgs, edizione del 4 luglio - ore 13.50

04/07/2025 **ilcittadinodimessina.it** 121
Maxi sequestro di droga nel porto di Milazzo su una barca con a bordo ben 150 chili di marijuana

Catania

04/07/2025 **Shipping Italy** 122
Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Catania vede il traguardo

Augusta

04/07/2025	Agenparl	123
<hr/>		
04/07/2025	Ansa.it	124
<hr/>		
04/07/2025	FerPress	125
<hr/>		
04/07/2025	IL Sicilia	126
<hr/>		
04/07/2025	Informare	<i>MATTEO SALVINI</i> 127
<hr/>		
04/07/2025	Shipping Italy	<i>Nicola Capuzzo</i> 128
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

04/07/2025	Informatore Navale	129
<hr/>		
04/07/2025	Informazioni Marittime	131
<hr/>		
04/07/2025	Messaggero Marittimo	132
<hr/>		
04/07/2025	LiveSicilia	133
<hr/>		
04/07/2025	Palermo Today	134
<hr/>		
04/07/2025	Sicilia24h	136
<hr/>		

Focus

04/07/2025	Ansa.it	137
<hr/>		
04/07/2025	FerPress	138
<hr/>		
04/07/2025	Il Nautilus	139
<hr/>		
04/07/2025	Informare	141
<hr/>		

04/07/2025	Informare	142
<hr/>		
04/07/2025	Informare	144
<hr/>		
04/07/2025	Informare	145
<hr/>		
04/07/2025	Informazioni Marittime	147
<hr/>		
04/07/2025	Messaggero Marittimo	148
<hr/>		
04/07/2025	Messaggero Marittimo	149
<hr/>		
04/07/2025	Messaggero Marittimo	150
<hr/>		
04/07/2025	Messaggero Marittimo	152
<hr/>		
04/07/2025	Rai News	154
<hr/>		
04/07/2025	Rai News	155
<hr/>		
04/07/2025	Sea Reporter	157
<hr/>		
04/07/2025	Shipping Italy	158
<hr/>		
04/07/2025	The Medi Telegraph	160
<hr/>		
04/07/2025	The Medi Telegraph	161
<hr/>		
05/07/2025	The Medi Telegraph	162
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

ZANELLATO
ARTE E MESTIERI

Dopo la pace dei fratelli
Sul palco a Cardiff
Tornano gli Oasis
di **Andrea Laffranchi** a pagina 46

Claudio Marchisio
«Gattuso deve credere nei giovani»
di **Walter Veltroni** a pagina 51

DOTTA

Rincarci L'emendamento ritirato Scontro sui pedaggi nella maggioranza Poi il passo indietro

di **Paola Di Caro** e **Mario Sensini**

L'aumento del pedaggio in autostrada provoca uno scontro nella maggioranza. La protesta delle associazioni di consumatori. Poi il ministro Matteo Salvini chiede che l'emendamento venga ritirato.

alle pagine 14 e 15

LA POLITICA CHE NON C'È

di **Antonio Polito**

Che fine ha fatto la politica interna? Non che la si debba rimpiangere, figuriamoci: soprattutto quella degli anni passati. Ma, insomma, un po' di sano dibattito nel Paese, di scontro sulle grandi questioni, di battaglie parlamentari, di spostamenti di consensi, di suspense, sono il sale della democrazia. O almeno, lo erano. Dove sono finite tutte queste tradizioni della un tempo tumultuosa e sorprendente politica italiana? L'argomento più eccitante degli ultimi giorni è stato l'eterno gioco dell'oca sul terzo mandato e lo ius scholae: due evergreen sui quali nemmeno i rispettivi proponenti fanno molto affidamento, ma per ammazzare il tempo (estivo) vanno sempre bene.

Certo, c'è appena stata un'epica battaglia sul diritto del lavoro, in cui la sinistra ha provato a distare ciò che la sinistra aveva fatto dieci anni fa. Non ha interessato nemmeno un terzo degli elettori. Una volta la Cgil faceva cadere il governo con una piazza, oggi riesce a rafforzarlo con un referendum.

continua a pagina 36

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Il messaggio a Ursula

Quando Ursula von der Leyen le chiese come mai usasse sempre e solo il termine «Occidente» durante i colloqui con Donald Trump, Giorgia Meloni le rispose: «È un modo per difendere l'Europa». continua a pagina 9

La Casa Bianca: potremmo applicarli al 17% per i prodotti agricoli. Bruxelles: pronti anche alla rottura Trump e i dazi, minaccia alla Ue

Telefonata di Zelensky con il leader americano: «Proteggeremo insieme i cieli di Kiev»

di **Valentina Iorio** e **Marta Serafini**

«Guerra» commerciale: la minaccia di Trump di mettere dazi all'Unione europea anche sull'agricoltura. Bruxelles pronta a interrompere i negoziati. Il leader ucraino Zelensky ha parlato con il presidente americano: «Abbiamo concordato di lavorare insieme per rafforzare la difesa dei nostri cieli». Continuano i bombardamenti russi sull'Ucraina. Kiev colpita da droni e missili. La Ue sta pensando di comprare i Patriot dagli americani per poi rifornire l'Ucraina.

da pagina 2 a pagina 5
Basso, Persivale

MELONI SENTE DONALD

«Dagli Usa non c'è disimpegno»

di **Antonella Baccaro**

«Dagli Stati Uniti non c'è nessun disimpegno per l'Ucraina, non hanno interrotto la fornitura di armi»: lo garantisce la premier Giorgia Meloni dopo una telefonata con il presidente Donald Trump. E sui dazi la nostra premier spera in «sviluppi positivi».

alle pagine 8 e 9

GIANNELLI
4 LUGLIO: FESTA DELL'INDIPENDENZA USA

LA GRAN CASSA

NELLA STRISCIA

Tregua, Hamas apre al piano: pronti a ripartire con i negoziati

di **Lorenzo Cremonesi**

Via libera di Hamas alla proposta di tregua degli Stati Uniti. Ma «con lievi modifiche». Lunedì l'incontro alla Casa Bianca tra il presidente Trump e il premier Netanyahu.

a pagina 6

Fuga dalle case Esplosione in un distributore di gpl. Decine di feriti, 2 gravi

Boati e fiamme, ore di paura a Roma

di **Rinaldo Frignani** e **Valeria Costantini**



Sembrava uno scenario di guerra. Un boato e poi un'esplosione che ha colorato di rosso il cielo di una zona di Roma

«Ho salvato un uomo che stava bruciando»

di **Fabrizio Caccia**

Esplode una stazione gpl a Roma. «Sembrava un fungo atomico». Il boato ieri mattina dopo le otto. Una cinquantina i feriti, due in gravi condizioni. L'incidente in una stazione di servizio in via dei Gordiani. Il presidente Sergio Mattarella telefona al sindaco Roberto Gualtieri.

da pagina 10 a pagina 13

GRATTERI, 4 PUNTATE SU LA7

«Le mie lezioni sulle mafie contro i silenzi»

di **Simona Brandolini**

«Farò lezioni di mafia in televisione. I magistrati devono parlare. Il silenzio è complicato»: Nicola Gratteri sarà il protagonista di un programma di La7.

a pagina 16

LUTTO NEL TENNIS

Pietrangeli ricoverato, morto il figlio

di **Marco Calabresi**

È morto Giorgio, il figlio di Nicola Pietrangeli. Aveva 59 anni ed era malato da tempo di tumore. La notizia è stata data al padre mentre era ricoverato in ospedale.

a pagina 25

Narratori **Feltrinelli**
Andrea Bajani
L'anniversario

Vincitore **STRADA** 2025

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Non ci resta che piangere

È appena sceso dal treno, tutto contento perché da Milano a Roma aveva accumulato appena mezz'ora di ritardo e l'aria condizionata era stata in grado di funzionare fino a Firenze, quando ho letto che dal primo agosto sarebbero aumentati i pedaggi delle autostrade. Chi se n'era accorto meriterebbe una laurea in Scienze Occulte, perché l'emendamento galeotto, firmato da tutti i partiti di maggioranza, era scritto in un linguaggio per adepti. L'opposizione si è molto indignata — fingendo di dimenticarsi che, quando era al governo, faceva le stesse cose — mentre Salvini si è ricordato di essere il ministro competente e ha chiesto di bloccare la norma. Tutto è bene quel che finisce bene? Resta comunque la perfidia di chi aveva pensato di far scattare l'au-

mento in coincidenza con l'esodo estivo. Una scelta che perpetua l'idea che, per coloro che rappresentano le istituzioni, il cittadino rimanga una mucca da mungere, e una mucca particolarmente remissiva che borbotta sempre, ma digerisce tutto.

Ricordate Troisi e Benigni alle prese con il gabelliere del Rinascimento? «Chi siete? Che portate? Un fiorino». Abbiamo cambiato moneta, ma non ci siamo mossi da lì. È un rapporto di sfiducia reciproca. Ogni mattina in Italia, come sorge il sole, lo Stato si sveglia con l'idea di fregare il cittadino e il cittadino con quella di fregare lo Stato. Ogni mattina in Italia, come sorge il sole, non importa che tu sia Stato o cittadino: l'importante è riuscire a non farti fregare.

Ben's Repell

50% DEET

REPELENTE CONTRO ZANZARE, ZANZARE TROPICALI e ZECICHE

SELLA

50705
 Photo: InImage Sport s.n.c. - D.L. 303/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano
 9 771120 463038





A Treviso, città natale di Nordio, i giudici si tassano per acquistare tv e ventilatori ai detenuti del carcere minorile. Lui intanto pensa alla separazione delle carriere



Sabato 5 luglio 2025 - Anno 17 - n° 183
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

GUERRA Crosetto: "Il Ponte tra le spese Nato" Trump sente Zelensky Merz gioca alla guerra

■ L'ucraino è sicuro: "Gli Usa proteggeranno ancora i nostri cieli". Il Cancelliere cita il report degli O07: attacco russo entro il 2029. Il ministro della Difesa italiano: "L'opera riduce i tempi per spostare le truppe"

● CARIDI, DI FOGGIA E IACCARINO A PAG. 2-3



L'INCHIESTA INTERNA Idf sul 7 ottobre: "I Hamas lasciato libero per 4 ore"



● ANTONIUCCI A PAG. 5

DOPO LA LITE CON FDI Salvini chiede pedaggi più alti e poi ci ripensa



● A PAG. 13

L'erba voglio

» Marco Travaglio

Come tutti sapevano da almeno un anno, Trump mantiene la promessa e inizia a smettere di armare l'Ucraina. Finiti gli ultimi stock decisi da Biden, *game over*. Zelensky ha avuto tutto il tempo per prepararsi al nuovo scenario. Invece, drogato con promesse vuote e illusioni irresponsabili dagli "alleati" europei, ha fatto finta di nulla. E ora lancia allarmi fuori tempo massimo e fuori da ogni logica. Gli stessi dei nostri giornalisti: "Trump taglia le armi e Kiev rischia di perdere la guerra". Notizia stravecchia: a parte i tre mesi della prima controffensiva (agosto-ottobre 2022), l'Ucraina perde da tre anni: non ha mai battuto sul campo i russi, che nei rari momenti di difficoltà, ripiegavano per risparmiare uomini; e, dopo il clamoroso flop della seconda controffensiva del 2023, non fa che arretrare sugli oltre mille km di fronte. Perdeva quando riceveva armi e miliardi Nato a getto continuo (quasi 350 miliardi in tre anni); continua e continuerà a perdere senza le armi di Trump, anche se Merz e qualche altro genio acquireranno i Patriot dagli Usa per farne omaggio a Zelensky. Il quale, nel dicembre '24, era finalmente giunto alle stesse conclusioni tratte dal generale Usa Milley nel novembre '22 e dall'ex portavoce di Zelensky, Arestovich, e dall'allora comandante Zaluzhny (subito licenziato) nel novembre '23: "Non riusciremo a riconquistare i territori occupati". In quel preciso istante, per salvare il salvabile in vite umane e territori, avrebbe dovuto proporre il cessate il fuoco e il congelamento del conflitto sulla linea del fronte, senza nuove inutili stragi. Invece, mentre Trump e Vance cercavano di ancorarlo al principio di realtà ("Non hai carte da giocare"), l'Ue urlava all'agguato, prometteva altre armi e varava nuove sanzioni "fino alla vittoria sulla Russia", mentre i "volenterosi" deliravano di inviare truppe. Perciò i negoziati a Istanbul sono in stallo: i russi avanzano (da due anni ininterrotti) come il coltello nel burro e non hanno alcun interesse a fermarsi, salvo proposte che non possano rifiutare. Ma deve avanzarle chi perde. Putin ha due opzioni, entrambe vincenti (*win win*): continuare a combattere per completare la conquista delle regioni annesse; o fermarsi e ottenerle a tavolino. Trump la pace con Putin l'ha già siglata, al di là dei teatrini telefonici: lo usa su Medio Oriente, Cina e Baltico, in attesa che la guerra in Ucraina finisca per consumo della medesima; risparmia miliardi sulle armi e ne guadagna altri dagli euro-pollai che gliene comprano molte di più col riamo al 5% di Pil. Resta da capire cosa vogliono Zelensky e l'Ue, a parte passare il tempo e a ripeterlo che Putin è cattivo. Ma a questa domanda può rispondere solo uno psichiatra.

FREEDOM ACT LE DESTRE NON HANNO VOLUTO LIBERARLA DAI PARTITI E ORA PAGA Rai, riforma bloccata: multa Ue di 9 milioni

LA STANGATA IN ARRIVO
SUBITO 7 MLN, POI 8 MILA€ AL GIORNO FINO ALLA LEGGE ZACCARIA: "BASTA AMICI"

● ROSELLI A PAG. 6-7

LE CHIAMATE AI BIG PER USCIRE DAL BUIO
Guerra al MiC: così Borgonzoni si faceva invitare dai produttori per darsi un peso

● MACKINSON A PAG. 8

- LE NOSTRE FIRME**
- **Mazzarella** Usare Trump a pag. 11 • **Cardini** Bugie sull'Iran a pag. 17 • **Valentini** Pacchi e cani a pag. 11
 - **Sottosopra** Povertà educativa a pag. 11 • **Coen** Tour e griffe a pag. 19 • **Luttazzi** Programmi tv a pag. 10

» TANTI SOLDI E PISOLINI

Medico gettonista di 70 anni lavora 144 ore in un mese

» Linda Di Benedetto

Mentre a Roma il governo ha annunciato la stretta sui medici a gettone, a poco più di un'ora dalla Capitale il sistema continua a funzionare senza freni.

A PAG. 15

CLAUDIO FRACASSI

Marozia e le altre

Verità, bugie e misteri sulle donne del Medioevo

LE DONNE RIVOLUZIONARIE DI FINE MILLENNIO NEL NUOVO SAGGIO DI CLAUDIO FRACASSI

Un libro che ha il fascino di un romanzo e il sapore di una riscoperta sapiente della storia

IN ANTEPRIMA NAZIONALE A ROMA
Lunedì 7 luglio - ore 18.30
Mondadori Bookstore di piazza Cola di Rienzo
Interviene a parlarne con l'autore Sonia Marzetti

SI È RISCHIATA LA STRAGE

Lo scoppio a Roma e il Gpl tra le case

● A PAG. 12

IL "PIANO CASA" DI ROCCA

Nel Lazio si possono aprire cliniche&C. pure nelle mansarde

● BISIGNIA A PAG. 15

La cattiveria

Una ricerca: "I lavoratori italiani sono tra i più infelici al mondo". Per questo frequento solo disoccupati

LA PALESTRA GIOVANNI CARTA

GIULI VUOLE SPOSTARLO

Lo Strega a Bajani tra gatti di Pasolini, bavagli e trasloco

● TAGLIABUE A PAG. 18



IL FOGLIO

quotidiano



ANNO XXX NUMERO 157 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 5 E DOMENICA 6 LUGLIO 2025 - € 2,50 + € 0,50 Review n. 42

Non siamo noi a proteggere Kyiv, è Kyiv che sta proteggendo tutti noi. La difesa europea spiegata facile al pacifista collettivo sedotto dal putinismo

I pacifisti di tutto il mondo, specie quelli italiani, di fronte alla minaccia trumpiana di fare pacifistamente un passo in avanti per disarmare Kyiv, si trovano oggi di fronte a una domanda importante e ai doveri di rispondere. La domanda è semplice e brutale e la sua risposta non può essere: abbiamo sostenuto per anni che per fermare la guerra bisogna disarmare Kyiv. Ma ora che l'America sta facendo quello che sogniamo da tempo siamo sicuri che in Europa? I pacifisti di tutto il mondo, specie quelli italiani, di fronte alla minaccia trumpiana di fare pacifistamente un passo in avanti per disarmare Kyiv non possono non ragionare su un fatto di estrema importanza, dinanzi al quale dovrebbe essere evidente che l'unica forma di difesa della pace in Europa non è assicurare le richieste di Putin, entusiasta per l'annuncio trumpiano di disarmo in Ucraina via Patriot, ma è as-

secondare le richieste di chi Putin lo sta combattendo anche per noi. E quel fatto è presto detto. La Russia di Putin, già oggi, spende quattro volte di più di quello che l'Europa ha promesso di spendere nei prossimi anni per proteggerla dalla minaccia putiniana. E indebolire Kyiv non significa dare una carezza a Putin, ma costruire i paesi europei - finora protetti dall'Ucraina - a spese ancora di più della minaccia russa. Quello che i pacifisti di tutto il mondo fingono di non capire è che la famosa e astratta difesa europea di cui tanto si parla quando si ragiona sulla sicurezza del nostro continente esiste già e coincide precisamente con un esercito che da anni difendendo il proprio paese difende anche i nostri. L'esercito ucraino, oggi, rappresenta in modo cristallino tutto ciò che dovrebbe essere la difesa europea, e non spiega chi sostiene che l'esercito ucraino difende alla minaccia strategica russa svolge un ruolo simile a quello svolto in medio oriente da Israele, contro la

minaccia della teocrazia islamista, e per questo le leadership europee che cercano delle sue alternative per riempire il vuoto forse colabile lasciato dagli Stati Uniti meritano di essere elogiati. Meritano di essere elogiati i paesi così detti volenterosi che hanno promesso di essere disposti a fare di tutto, anche a mettere gli scudi dell'esercito nazionale sul suolo ucraino, per difendere i confini dell'Ucraina. Meritano di essere elogiati i paesi, progettati dai volenterosi, che hanno promesso di aumentare le spese militari in Europa, ed è curioso che l'unico disarmo a cui siano interessati i pacifisti europei sia quello europeo e non quello russo. Meritano di essere elogiati, infine, i paesi come la Germania, che credono alla difesa dell'Ucraina, come ha detto giovedì sera il cancelliere Merz, da voler realizzare l'acquisto dei Patriot che gli americani non vogliono più dare all'Ucraina per inviarli a Kyiv. Bernard-Henri Lévy pochi giorni fa ha offerto un suggerimento prezioso per provare a chiamare

le cose con il loro nome quando si parla di Ucraina. La tesi è tanto suggestiva quanto contrastaria. Non siamo noi a proteggere l'Ucraina, l'Ucraina che sta proteggendo tutti noi. Non è l'Ucraina che dovrebbe eliminare aiuti, dovrebbero essere i paesi europei a fare a gara a dare un sostegno maggiore al suo esercito. Il pacifista collettivo, oggi, dinanzi al drammatico disarmo americano, non dovrebbe chiedersi solo perché sta combattendo contro il ritorno europeo a scatti contro quello russo. Dovrebbe provare a rispondere a una domanda semplice: se l'obiettivo del futuro è creare una pace duratura, disarmare l'Ucraina è un modo per proteggere l'Europa o per mettere l'Europa nelle mani dei veri signori della guerra? Tema di fondo non è il cosiddetto governo Kyiv, ma il principio stesso di libertà in Europa. La difesa europea, in fondo, è qui di fronte a noi. Basta scegliere da che parte stare. Basta scegliere se stare o non stare dalla parte degli utili scatti dei veri signori della guerra.

Il cessate il fuoco

Trump non vede l'ora di annunciare la tregua a Gaza. Difficoltà per Bibi

L'accordo pone quattro problemi: ostaggi, ritiro, garanzia sul disarmo di Hamas e il ruolo del Qatar

Lunedì a Washington

Roma. L'abitudine ha l'abilità di diventare una regola e se anche questa visita di Benjamin Netanyahu a Washington produrrà un grande annuncio da parte di Donald Trump allora si potrà evincere che il presidente americano ha deciso che ogni volta che si trova al fianco del primo ministro israeliano vuole stupire lui. Netanyahu era stato il primo leader straniero a essere ricevuto alla Casa Bianca da Trump e mentre era seduto nello Studio ovale con la stampa attorno, sentì il presidente americano annunciare il piano per rendere la Striscia di Gaza la Riviera del medio oriente. Dalla minchia si capiva che il premier israeliano non fosse stato messo al corrente della decisione di Trump di annunciare un piano per portare via i palestinesi dalla Striscia, ricostruirla e farne un regno del lusso. (Fotogrammi segue nell'inserito XV)

La linea ballerina

Zelensky parla con Trump e dice: l'aiuto sulla difesa aerea c'è. Il caso al Pentagono e la soluzione tedesca

Milano. Donald Trump ha detto a Volodymyr Zelensky, in una conversazione telefonica durata circa quaranta minuti, che gli Stati Uniti vogliono aiutare l'Ucraina con la difesa aerea, in modo da contrastare l'intensificarsi degli attacchi missili contro i civili ucraini. Secondo una fonte di Barack Ravid su Axios, "Trump ha detto che vuole essere d'aiuto con la difesa aerea e che controllerà quali armamenti sono stati spesi" all'inizio della settimana nel Pentagono ha dichiarato che si sarebbero fermate le forniture militari all'Ucraina in nome dell'interesse nazionale americano: le scorte sono troppo basse, hanno detto diversi funzionari, e gli Stati Uniti devono pensare prima di tutto a sé stessi. (Fotogrammi segue nell'inserito XV)

Andrea's Version

Luigi Zanda, famiglia sarda, di grande commedia dello Stato, fondatore del Pd, 22 anni di Senato, capo dei suoi senatori per cinque, borghese intelligente, introdottissimo, era anche intimo di Francesco Cossiga, vale a dire non proprio del più sprovvisto tra gli uomini politici della vecchia generazione e insomma, che sia lui lo sprovvisto, o peggio un imboscato, di Luigi Zanda davvero non si può dire. Eppure Zanda la mette giù dura: la Schlein non è, non è adatta a fare la segretaria del partito, coltiva solo i suoi amici, non è un'altre politica, è entrata tra i dirigenti del Pd dalla porta di servizio, per un capriccio di Enrico Letta, crede di poter risolvere le questioni con qualche telefonata invece che muoversi e ascoltare, parla per slogan movimentisti, è infelicitata dal fatto stesso che possa essere un centro del partito, fa la segretaria a scappato dell'unità, vuole imbastire un congresso che non discuta nulla, solo che le riconoscano il mandato. Perché lei è il freno a mano del Pd, forse la sua rovina. Che può capitare, figurarsi, può uno ci metta una pietra sopra e passa al segretario prossimo. Eppure, laggiù in fondo, un dubbio atroce non smette di scavarle: ma l'armocronista?

Meloni, Kyiv e Salvini

La premier sente Trump e prepara l'evento di Roma con Zelensky, senza il capo leghista

Roma. Nei piani di chi la sta assemblando la Conferenza di Roma della prossima settimana all'Ucraina dovrà passare come il sussulto dell'Ucraina. Davanti alla Russia di Putin, certo, ma anche nei confronti degli Usa che stanno gestendo i negoziati in queste ore. Si parlerà di ricostruzione (concreta e democratica, con il ritorno alle elezioni locali) ma anche dell'ingresso di Kyiv nell'Unione europea. Scenario caro alla premier Giorgia Meloni e a uno dei suoi due vice Antonio Tajani, al contrario dell'altro, Matteo Salvini che ha sempre stigmatizzato questa scelta. E dunque sarà un piano in corso in questi giorni - giovedì e venerdì prossimi - il capo della Lega e titolare dei Trasporti non sarà in Italia. La sapienza dei destini lo collocerà infatti a quasi diecimila chilometri dalla "Kryvol" di Fuxkas all'Enr, dove si svolgerà l'evento. Giovedì Salvini è atteso a Pechino, il giorno dopo a Shanghai. Impengi decisi da tempo che stanno per andare in porto, si preannuncia il via lunedì a cui il ministro proprio non voleva rinunciare, nonostante il suo dicastero sulla carta sia tra i più coinvolti dalla ricostruzione. I tentativi, come quelli scartati in gran parte privi delle più basilari infrastrutture. Con tanti saluti a Zelensky. (Cantieri segue nell'inserito XV)

Procuratori d'assalto

La separazione delle carriere spiegata con il caso spagnolo. Duello con il segretario dell'Ann

Roma. "Ciò che vedo è un'insofferenza dei governi nei confronti del controllo di legalità che le Costituzioni in tutta Europa affidano ai magistrati, anche nei confronti della politica e dei suoi esponenti, e forse non è un caso che questo sta producendo un diffuso revisionismo costituzionale che mira proprio a ridurre gli spazi di autonomia e indipendenza dei magistrati, così i tentativi di principi che hanno ispirato il costituzionalismo moderno, dal '700 in poi, in particolare il principio della separazione dei poteri, che finora ha garantito in tutta Europa l'equilibrio democratico e la libertà individuali". A dirlo, intervistato dal Foglio, è Rocco Marotti, segretario generale dell'Associazione nazionale magistrati. (Anticorona segue nell'inserito XV)

I Fellini del Tax credit

Controlli impossibili, il ruolo del dg Borrelli. Meloni: "Ignobile scandalo. Stameremo il malaffare"

Roma. Lo difendiamo, lo rivogliamo. Perché? Chi è Nicola Borrelli? E' colpa di questo Carneade, dell'ex direttore Cinema del ministero della Cultura, e di colpa di produttori, registi, che assediavano ministri, sottosegretari: "Vogliamo lui, solo lui, non lo cambiate". Se nessuno italiano vorrà più sentire la parola Tax credit è colpa di Borrelli, che Amica. Apa stanno difendendo come fosse Gaio Clinio Meenante, o di chi non ha detto: meno, meglio e vigiliante? Il sistema è stato ingolfato da pratiche, una riforma pronta è stata tenuta ferma. Il profumo di presunta arte era così forte da coprire l'olezzo di patacca. (Cronaca segue nell'inserito XV)

• LETTA (MEDUSA): "IL TAX CREDIT VA MIGLIORATO" Leggini nell'inserito XIV

La banalità del metodo Bajani

Il rifiuto della famiglia, la fuga dalla famiglia, l'abbandono della famiglia, la felicità senza famiglia. Scrivere un romanzo è un atto lodevole in sé, sarebbe meglio non circondarlo della povera e confusa esperienza critica

In una notte di insonnia mi è capitato di vedere un po' di inserti televisivi sul premio Strega e sul suo vincitore Andrea Bajani. Il chiac-

DI GIULIANO FERRARA

chierico in favore di telecamera e Ninfeo, non importa chi sia e che cosa pensi il vincitore di un premio letterario, rischia sempre di risultare un po' scontato e banale. Bajani è un torinese dal profilo pensoso e piaciono, ha venduto la sua merce letteraria con una strana idea dell'originalità dell'opera e della forma di romanzo, con tutta la sua complessità, come lui dice. Il tema è il rifiuto della famiglia, la fuga dalla famiglia, l'abbandono della famiglia e il rifiuto del figlio fuggitivo nella felicità dell'estio. Via dalla famiglia, sono stato felice. Rielaborando il celebre incipit di Anna Karenina, le famiglie sono tutte infelici e tutte infelici nello stesso modo, colpa del patriarcato e dell'incapacità familiare di assicurare all'individuo il suo diritto a sentirsi al sicuro, al safe space. Bajani non si sente come di idioli, chi pratica l'impollinazione culturale senza riserva non sottigliezza si pensa come un neofita di resistenti al lavoro per un futuro migliore, ma in certi casi può risultare una falange di retroguardia che gioca solo in difesa e in una stanziosa ferocia buttando sotto un treno alla spazzatura di felicità e immortalità oltre la linea di tenerezza del matrimonio dell'amore della maternità, fu decrostrata, come si dice oggi, nell'indagine sulla vita di provincia, Middlemarch, di Marie Ann Evans o George Eliot, il nome d'arte maschile di genere patriarcale di una scrittrice di profondità e complessità ineguagliabili. Matrimonio, famiglia, amore, generazione e rivolta sono materiali incandescenti, difficili da manovrare dopo

un secolo o due di sperimentazioni e gloria, prima durante e dopo il momento modernista. Bisognerebbe diffidare delle semplificazioni travestite di un'operazione critica. C'è stata poi la grande rottura della idea di famiglia uterina come vaticio della schizofrenia e della follia, con Laing e Cooper a distruggere il nesso di famiglia oppressiva della libertà individuale e generatore di terrore mentale, venne il famoso Sessantotto con la sua famiglia dispersa, ci sono stati la curva demografica in calando, la contraccezione, il divorzio, l'aborto, il movimento identitario Lgbtqi e il Gay Pride, il transgenderismo, sicché scoprire oggi o rilanciare la fuga dalla famiglia ha un effetto da spaurito retrovisore e un sapore di tisana detox di cui Bajani non sembra del tutto consapevole.

Un altro scrittore, Edoardo Albinati, aveva vinto qualche anno fa anche lui lo Strega, con un magnum romanzo, La scuola cattolica, in cui tutto era crisi della famiglia ma alleggerito da un narrante di una generazione, di un quartiere, di un modalità di istruzione e costume della famiglia, con la spettacolare irruzione drammaturgica del patriarcato stupratore a oltre il confine del senso di un romanzo che ne durava più di mille e trecento, il maso del Ciccio. Che non era, come la sopravvissuta all'uccisione della Colasanti replicò a un suo intervistatore e come emerge dal racconto di Albinati, un semplice caso di stupro e femminicidio da giudicare con categorie ideologiche ingarbugliate, ma molto di più, una violenza intrisa di ambiguità morale e proietta dalla remissività della giustizia la sua ombra sulla presenza delle famiglie. Un po' facile, adomesticante, fugge dalla famiglia e chiamare l'applauso per una soluzione che nasconde la crudeltà del problema, irriducibile a qualunque spazio di sicurezza. Insomma, uno scrive un romanzo, atto lodevole in sé, sarebbe meglio che non lo circondasse della sua povera e confusa esperienza critica, gettandolo nel pasticcio del sociale e del politico al ritmo dei propri ritardi.

Non ci manca PPP, ma una sorpresa

Lo Strega certifica la fine della creatività e della fatica. Pisolini consigliati

Presto, un'idea per lo Strega. Intendiamo la cerimonia. Che non faccia addormentare anche chi deve guardarlo per lavoro. "Interessato"

DI MARIAROSA MANCUSO

ormai è una parola grossa. Senza obblighi da cronista, ci saremmo accontentati di Michele Ruol - una voce nuova, magnifico e inaspettato regalo. Andrea Bajani già lo conoscevo. Paolo Nori pure, in tutta la sua vita, un profumo di delitto sperante in qualcosa di originale.

Il suo romanzo sul pianeta rosso, o nella preistoria. Saranno sempre Mammù, Babù, Figliù (il medesimo, più o meno dissimulati). Cambiare città, almeno? Giamaica, dicono le scuole di scrittura: scrivi quel che conosci bene, e la famiglia torna utile.

Togli i nomi - ormai cambiarli non basta - nessuno se ne accorgerà. Neppure se li fa scendere da un'astronave. Neppure se hanno la pelle verde, come gli amici. E' un caso questo punto anche i nemici, riconosceranno gli aneddoti, le fidanzate, le caramelle rubate, le biciclette scassate. Anche gli omni verbi avranno qualcosa di cui sono ghiotti, e un bambino grasso e cattivo che se ne appropriava. (segue a pagina due)

Il botto a Roma

Gpl, feriti e futuro. Il punto non è criminalizzare una tecnologia, ma capire come convivere in sicurezza

Il Gpl (gas di petrolio liquefatto) è stato il protagonista dell'incredibile esplosione che è avvenuta ieri mattina con un'autocisterna che aveva appena finito di scaricare il Gpl nella pompa. E dunque qualcuno potrebbe chiedersi: Gpl, perché ancora? Il Gpl, in Italia e non solo, è largamente utilizzato per diversi scopi. Nel trasporto come combustibile alternativo a gasolio e benzina costa un po' meno e fa l'altro ha meno emissioni inquinanti, nel riscaldamento e nella cottura dei cibi quando l'utente non è collegato al rete del gas ma fa uso dei cosiddetti bomboli assai diffusi nelle campagne. E infine nell'industria petrolchimica, come materia prima per fibre plastiche importanti come il polipropilene. Se ne consumano solo in Italia circa 3,3 milioni di tonnellate, abbastanza costanti nel tempo. Normalmente si trova allo stato gassoso, ma non appena viene compresso allo stato liquido. Torna allo stato gassoso appena "liberato" e come gas è fortemente infiammabile. Tutte le operazioni devono essere fatte sufficientemente lontanamente dalle abitazioni. Il Gpl è stato protagonista di un grave disastro nel 2009, quello conseguente al degradiamento a Viareggio di un convoglio composto da 14 carri cisterna con relativi problemi che causarono la morte di 32 persone e provocò danni ingenti. E' probabile che l'incidente accaduto a Roma, in una zona fortunatamente a bassa densità abitativa, sia stato causato da qualche errore umano nella fase di scarico nel serbatoio a cui era destinato. E' un momento molto delicato che deve essere svolto con tutte le precauzioni del caso. Sono centinaia di migliaia, probabilmente milioni, le operazioni di trasporto, carico e scarico del Gpl che avvengono ogni anno in Italia e le misure di sicurezza imposte dalla regolamentazione italiana sono fra le più severe. Ma purtroppo l'evento negativo è sempre possibile e quindi l'altra misura da adottare è quella di tenere questo tipo di impianti sempre sufficientemente lontani dalle abitazioni. Probabile che adesso si presenti la caccia all'impianto Gpl secondo il costume nazionale che privilegia le emozioni alla logica e al ragionamento. Anzi la penetrazione dei legami legati all'uso di gas e combustibili per vari usi è quello relativo al gas domestico. Sono decine di casi ogni anno, talvolta con esplosioni che riducono in macerie intere palazzine. E' una delle principali cause di incidenti mortali domestici. I dati Istat mostrano come le morti per incidenti domestici siano circa 6.000 all'anno, contro le circa 1.200 per incidenti sul lavoro. Non per questo si chiede il divieto dell'uso del gas nelle abitazioni italiane. O la proibizione dei pion, della scala a pioli, degli strumenti da taglio, degli utensili elettrici. Anzi la penetrazione del gas nelle case italiane ha portato benefici importanti e ridotto l'inquinamento ambientale. Il punto dunque non è criminalizzare una tecnologia, quanto capire come convivere in sicurezza. Se quindi dopo questo incidente, sicuramente grave, si vuole procedere a una generale revisione della localizzazione degli impianti e dei controlli delle misure di sicurezza adottate, ben vengano queste misure. Sempre nella consapevolezza che purtroppo il rischio zero non esiste in nessun campo che tocchi la vita quotidiana. Ma la politica italiana vedevo nero. "Con i fasti troppo alti si rischia la recessione". Antonio Tajani (giugno 2023). "La Bce, contro l'evidenza dei suoi stessi studi e il buonsenso, annuncia di voler alzare ancora i tassi", Matteo Salvini (luglio 2023). (Cronaca e Telex seguono nell'inserito XIV)

Quadrifoglio per Pedro

Il 10 luglio Sánchez è a Roma. Schlein vuole incontrarlo, ma visti i precedenti urge amuleto

Ogni volta che può, Ely incontra Pedro. Ma ogni volta che Schlein sostiene Sánchez, a Pedro - ovvero Pedro - succede qualcosa. A Roma, Pedro, per

DI SALVATORE MERLO

dire, c'è grande attesa per l'arrivo del primo ministro spagnolo, ospite della Conferenza di ricostruzione dell'Ucraina il 10 luglio. Ma l'attesa più fremente non è a Palazzo Chigi, bensì al Nazareno. Lo staff di Ely Schlein è in subbuglio per organizzare un incontro. E naturalmente un selfie. Perché Schlein adora Sánchez. Politicamente, esteticamente, spiritualmente. E' il suo faro progressista, il suo idolo Iberico, il suo Zapatero con camicia sbottinata. Ogni volta che può, Schlein lo incontra. A Bruxelles, a Strasburgo, a Madrid. E si fa una foto. Il problema è che ogni volta che Ely sostiene Pedro e si fa una foto con Pedro, ecco che a Pedro - che Pedro - succede qualcosa. E non è mai qualcosa di buono. Da circa due anni, cioè da quando ella, insomma Ely, lo ha scelto come modello, Pedro non riesce nemmeno ad apparire al Parlamento di Bruxelles. Passano due giorni e gli indipendentisti catalani cominciano a minacciare la tenuta del governo, che si ritrova a fare l'equilibrata tra Pujolmonat e il barzo. Poi, a marzo 2025, Ely si allinea con Sánchez contro il riarmo europeo - una posizione di grande respiro pacifista - e il Psoe crolla al 20 per cento nei sondaggi. Ma non è finita. Ad aprile la segretaria del Pd parla del "modello energetico spagnolo" come esempio per l'Europa intera. E la Spagna che fa? Va in blackout. Si spegne l'etere nazionale. Una mezza giornata senza elettricità. Manco il tempo di dire paz/propero al Nazareno, ed ecco che Pedro (povero Pedro) si ritrova impantanato tra scandali, inchieste giudiziarie, accuse alla magistratura, al fratello e perfino ai suoi. Venti, un passo dalla galera. Ora, nessuno osa parlare di jella. Ma se fossimo in un bar di Siviglia, qualcuno direbbe: Pedro, omnis omnia prima che salti anche il W-F.

Il capolavoro della Bce

Smentiti i profeti di sventura su recessione e disoccupazione, la politica monetaria ha funzionato

Negli ultimi quattro anni, l'Italia ha avuto un boom occupazionale e nessuno l'ha visto arrivare. Tutta la politica era convinta che sarebbero arrivati tempi duri, o per colpa della politica monetaria restrittiva della Bce o per la politica fiscale restrittiva del governo. O per entrambe. Nel luglio del 2022 la Bce ha alzato i tassi di rifinanziamento per la prima volta dopo anni. L'inflazione nell'area euro era alle stelle, vicina al 9 per cento, con quella di fondo oltre il 4 per cento. L'intervento della Bce, per quanto tardivo, era inevitabile: serviva un segnale forte per riportare le aspettative sotto controllo e scongiurare un'escalation dei tassi a lunga scadenza, che avrebbe reso più oneroso il processo di crescita. E' invece la politica italiana che ha visto nero. "Con i fasti troppo alti si rischia la recessione". Antonio Tajani (giugno 2023). "La Bce, contro l'evidenza dei suoi stessi studi e il buonsenso, annuncia di voler alzare ancora i tassi", Matteo Salvini (luglio 2023). (Cronaca e Telex seguono nell'inserito XIV)

Quinta pagina è stata chiusa in redazione alle 20.30



FRANCESCO MOSER:
«QUANDO AL TOUR MI DIVORAI IL CANNIBALE...»

ZEFFIRELLI, I CAPOLAVORI NASCOSTI
L'«INFERNO», GRETA GARBO E SADAT
Gnocchi alle pagine 26-27



IL RISIKO DEI PROMOTORI
OGGI «MONETA» CON «IL GIORNALE»

Stagi a pagina 30



la stanza di
Vite in fretta
alle pagine 20-21

Una lezione sugli anziani





il Giornale



SABATO 5 LUGLIO 2025

DIRETTO DA ALESSANDRO SALLUSTI

Anno LII - Numero 158 - 1.50 euro**



Editoriale
ECONOMIA USA
TRA EUFORIA
E MOLTI DUBBI

di **Osvaldo De Paolini**

C'è qualcosa di profondamente stonato nella narrazione trionfalistica dell'economia americana che abbiamo letto in qualche frettoloso resoconto. Certo, gli ultimi dati sul mercato del lavoro hanno sorpreso positivamente, la fiducia dei consumatori si mostra più resiliente di quanto ci si aspetterebbe, mentre l'apparente solidità dei fondamentali cancella i timori di una recessione che un paio di mesi fa sembrava imminente. Ma come si concilia questo trend con scelte politiche che, a rigor di logica, avrebbero dovuto frenare il ciclo espansivo? Probabilmente siamo di fronte a una lettura fuorviante del fenomeno, merita dunque indagare sotto la superficie dei dati sommersi forniti dalle fonti ufficiali. Cominciando col precisare che la politica economica perseguita dall'amministrazione Trump, tra dazi stellari, spesa pubblica aggressiva e tagli fiscali non sostenuti da un'adeguata riforma strutturale, ha alimentato un debito pubblico galoppante e contribuito a surriscaldare un'economia che, post-pandemia, avrebbe avuto bisogno di riequilibrio, non di nuove forzature. Per esempio, l'apparente miracolo occupazionale nasconde un fenomeno di natura più ciclica che strutturale. Va infatti precisato che dei 147mila nuovi posti di lavoro creati a giugno, che hanno fatto gridare al «mistero glorioso», secondo il Bureau of Labor Statistics di Washington ben 73mila riguardano il settore pubblico (scuola, sanità, enti locali), mentre il comparto privato è cresciuto solo di 74mila unità, il valore più basso da otto mesi. In più, la partecipazione alla forza lavoro, per le dinamiche demografiche e le nuove politiche migratorie, viene indicata in calo al 62%, livello più basso dal 2022. Sicché, il rimbalzo post-Covid, unito alla capacità straordinaria delle aziende americane di adattarsi in tempi rapidi, ha sì generato nuova occupazione, ma non necessariamente benessere diffuso, visto che la manifattura continua ad essere sofferente e dunque si accentuano (...)

segue a pagina 18

IL PASTICCIO DELLA MAGGIORANZA

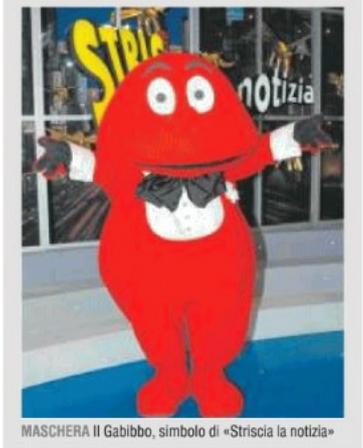
Retromarcia sui pedaggi

Emendamento per alzare i prezzi dei ticket, ritirato dopo le polemiche
Meloni: «Dazi? Rapporto costante con gli Usa per costruire un dialogo»

Svolta nei palinsesti

Novità a Mediaset: Striscia partirà solo a novembre

Paolo Giordano a pagina 29



CASO KAUFMANN

Soldi a pioggia sul cinema: finalmente un taglio agli sperperi

Augusto Minzolini a pagina 18

GIÙ LA MASCHERA

TELEKAIRO

di Luigi Mascheroni

Una volta disse: «Se rinasco, voglio rinascere Silvio Berlusconi»; il suo maestro, amico e modello. E invece è nato Urbano Cairo. Per il resto due vite copia-incolla: la pubblicità, l'impero economico, il sogno meta-aziendale, la squadra di calcio, i giornali, le tv e persino Enrico Mentana come il suo Emilio Fede. Ecco. La tv. L'altro giorno Cairo, mandrogno astuto e testardo, più avaro che ricco, totale dedizione al business, poca vita mondana ma tante foto sorridenti sul suo *Corriere*, ha presentato i nuovi palinsesti La7. E dopo aver sciorinato la sua squadra, fra conferme e novità - dalla

Francesco Boezi e Pasquale Napolitano

La maggioranza sbanda sui pedaggi autostradali e si riaccende la tensione tra Lega e Fratelli d'Italia. Il caso si apre e chiude nel giro di due ore, resta però lo strascico di uno sgambetto inaspettato. La miccia è un emendamento, presentato dai relatori di maggioranza, al Dl Infrastrutture, che prevedeva l'aumento delle tariffe.

servizi alle pagine 5 e 11

TELEFONATA TRUMP-ZELENSKY: DIFENDEREMO I VOSTRI CIELI

Putin getta la maschera: inutile trattare

E dal capo di Hamas un sì alla tregua

Roberto Fabbri, Luigi Guelpa e Valeria Robecco

Kiev si riscopre orfana delle armi americane, mentre Cina, Iran, Cecenia e Corea del Nord fanno a gara per sostenere Mosca nel conflitto. E intanto Donald Trump e Volodymyr Zelensky discutono telefonicamente di difesa aerea dopo l'attacco record sferrato dai droni russi.

con Biloslavo e Clausi alle pagine 2-3 e 13

ROMA, 50 FERITI

Salta in aria distributore gpl

In Italia ci sono 4.500 impianti

Maria Sorbi e Patricia Tagliaferri

Si è sentito in gran parte della capitale il botto che ieri mattina ha trasformato un'area del quartiere Centocelle, al Prenestino, periferia est di Roma, in una zona di guerra. A causarlo l'esplosione di un distributore di benzina con un deposito per il rifornimento di Gpl.

alle pagine 14-15

SINISTRA IN CRISI

Il caldo arma anti governo

a pagina 9

SCHIAFFO DELLO ZAR

I pacifisti si arrendano: la diplomazia non basta

di **Alessandro Sallusti**

Putin getta la maschera e, al telefono con il presidente Trump, ammette che «la diplomazia non può essere uno strumento con il quale la Russia può raggiungere i suoi obiettivi in Ucraina». Con questa semplice frase Putin ha demolito in pochi secondi il castello di (...)

segue a pagina 3

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!



SUSTENIUM PLUS 50

FORMULAZIONE SPECIFICA ADULTI 50+ CON VITAMINA B12

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

**IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PRESENTI NEI PUNTI VENDITA

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



IL GIORNO

Magazine

Speciale

ITINERARI

Giornata mondiale cooperative

(*) IL GIORNO DA VENDERSI OBBLIGATORIAMENTE CON IL SUPPLEMENTO € 2,10 (Il Giorno € 1,60 + Supplemento € 0,50)

SABATO 5 luglio 2025
2,10 Euro (*)

Nazionale Lodi Crema Pavia +

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



LECCO Insulti social, il sindaco scioglie la riserva

Assessora-hater, la resa
Dimissioni accettate
«Ma non è un mostro»

De Salvo a pagina 16

Oggi
LA PRIMA PUNTATA
ENRICO BRIZZI RACCONTA
PIER VITTORIO TONDELLI



La premier

«Cittadinanza?
Lo Ius Scholae
non è una priorità»

Caccamo a pagina 8

Ritirato l'emendamento

«Aumentare
i pedaggi»
Poi Salvini innesta
la retromarcia

Marin a pagina 22

Intervista a Manfredi

«In Campania
un candidato
del campo largo»

Servizio a pagina 9

Trump sente Kiev: vi riarmo Gaza, sì di Hamas al piano Usa

Il presidente a Zelensky: aiuti per la difesa aerea. Summit dei Volenterosi il 10 luglio, ci sarà l'Italia
I palestinesi accettano la proposta di cessate il fuoco con alcune modifiche. Oggi la risposta di Israele

Ottaviani
e Boni
alle p. 6 e 7

UNA BOMBA SOTTO CASA

STRAGE EVITATA
Esplode
un distributore di gpl
a Roma: 45 feriti
Bimbi in fuga
Carabiniere eroe
salva un uomo
avvolto dalle fiamme

G. Rossi, D'Amato e Bartolomei
da pagina 2 a pagina 4



Il 4 luglio del tycoon

L'America in festa
rilancia sui dazi

Pioli a pagina 11

Terza giornata di test
per l'incidente probatorio

Omicidio
di Garlasco,
l'ora delle analisi
genetiche
Periti ancora
a caccia dei dna

Bandera, G. Moroni e Zanette a p. 14 e 15



Intervista a Riccardo Muti

«Un Grand Tour
nella bellezza»

Marchetti a pagina 34

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

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.

A. MENABENI



Oggi 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



Domani su Alias D

JACQUES DERRIDA A 33 anni dall'uscita, il saggio del filosofo francese «Spettri di Marx» rieditato con una nota di Étienne Balibar



Visioni

BRIAN SELZNICK Parla lo scrittore e illustratore: «Nei miei libri cerco di costruire dei film immaginari» Niccolò Della Seta Issaa pagina 15

CON FECCIE ELETTRICHE + EURO 2,30 CON LE MONDIE DIPLOMATIQUES + EURO 2,30

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS

SABATO 5 LUGLIO 2025 - ANNO LV - N° 158

www.ilmanifesto.it

euro 2,50



STASERA RIUNIONE DEL GOVERNO NETANYAHU. GAZA NON PUÒ PIÙ ASPETTARE: 118 UCCISI IERI

Tregua, sì di Hamas. Ora tocca a Israele

Hamas ha comunicato ai mediatori l'intenzione di accettare la proposta di tregua con Israele: cessate il fuoco di due mesi, rilascio di dieci ostaggi israeliani ancora in vita e i resti di diciotto ostaggi deceduti e la scarcerazione di centinaia di prigionieri politi-

ci palestinesi detenuti in Israele. Sullo sfondo sta la promessa statunitense di usare quel lasso di tempo per discutere la fine dell'offensiva israeliana. Restano dubbi sugli aiuti umanitari (chi li consegnerà), mentre Gaza resta in attesa di conoscere la risposta israeliana: il

governo Netanyahu ne discuterà stasera. La popolazione civile è allo stremo: in 24 ore l'esercito israeliano ha ucciso altri 118 palestinesi, tra loro un operatore di Msf. Amnesty: la fame usata da Israele per proseguire nel genocidio. GIORGIO E CRUCIATI PAGINE 2, 3

NUOVO STUDIO INDIPENDENTE Lastima vera è di centomila morti

Errati, ma per difetto, i dati del ministero della sanità della Striscia. Solo fino a gennaio le vittime sarebbero state circa 80 mila. Il 56% erano minori, don-

ne, anziani. I risultati shock della ricerca - giudicata attendibile anche da Nature - condotta da ricercatori di varie università europee. CAPOCCI A PAGINA 3

Donald Trump arriva per parlare a un comizio all'Iowa State Fairgrounds, a Des Moines, in Iowa foto Alex Brandon/Ap

C'è posta per voi. Lettere a ogni paese per dire quali dazi dovranno pagare: bombardato l'Iran e passata la finanziaria, Trump torna da vincitore alla guerra commerciale mondiale. E celebra il 4 luglio con una salva di missive e una parata di cacciabombardieri nel cielo di Washington pagina 5

Morto il 4 luglio L'ultimo passo della Casa bianca verso l'autocrazia

Luca Celada. La chiusura di questo giornale mancava qualche ora alla cerimonia progettata da Trump per firmare la mega-finanziaria che renderà il paese a sua immagine e somiglianza. E proprio nell'Independence Day, ha disposto il sorvolo della Casa bianca da "splendidi" cacciabombardieri. segue a pagina 5

Doppio declino Il baratro americano e quello europeo

Alfio Mastropaolo. Gli Stati Uniti sono sull'orlo del baratro. La Corte Suprema l'ha confermato. L'estendibilità dei pronunciamenti giudiziari a tutti i casi analoghi è una consuetudine che dura da mezzo secolo. La sentenza può starci. segue a pagina 11

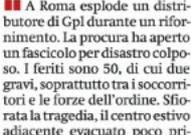
FESTIVAL DEI TACCHI IL TEATRO NEL PAESAGGIO XXVI EDIZIONE 3-9 AGOSTO 2025 JERZU, ULASSAI - SARDEGNA

UCRAINA SENZA PACE Su Kiev l'attacco peggiore di sempre



Trump dopo la telefonata con Putin chiama Zelensky, ma ormai è chiara la sua scelta di campo. E la Russia ieri ha scatenato un inferno di droni e missili sulla capitale ucraina, colpita mai così duramente dall'inizio della guerra. Il 10 luglio nuova riunione dei «volenterosi». ANGIERI A PAGINA 4

«COME UNA BOMBA» A Roma esplode una pompa di gpl



A Roma esplode un distributore di Gpl durante un rifornimento. La procura ha aperto un fascicolo per disastro colposo. I feriti sono 50, di cui due gravi, soprattutto tra i soccorritori e le forze dell'ordine. Sfiurata la tragedia, il centro estivo adiacente evacuato poco prima dell'esplosione. Gli abitanti del quartiere: «Sembrava una bomba», ma non ci sono danni strutturali agli edifici. L'Usb denuncia i tagli e la mancanza di personale tra i vigili del fuoco. I precedenti a Calenzano e Rieti. CHIARI E GAMBIRASI A PAGINA 10

MELONI GELA TAJANI «Ius scholae? Non è nel programma»



Ospite alla Masseria di Bruno Vespa, Giorgia Meloni si tiene alla larga da ogni argomento spinoso, soprattutto di politica internazionale, nonostante abbia appena parlato con Trump. Ma non può fare a meno di stroncare i sogni di Tajani sullo Ius scholae: «Non è una priorità». COLOMBO A PAGINA 7



Printed Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Dpa/CPRM/232/103





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCCCIII - N° 183 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 455 - ART. 2, COM. 10, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 5 Luglio 2025

Commenta le notizie su *ilmattino.it*

AGENZIA E PRODIGA "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" ELBO L23

Toni Servillo nel cast Venezia, «La grazia» di Sorrentino aprirà la Mostra
Titta Fiore a pag. 13



Audizione a Roma Nodo America's cup l'appello del sindaco «Servono più risorse»
Luigi Roano in Cronaca



L'editoriale DAZI IL DOPPIO FORNO DELL'EUROPA

di Giuliano Noci

Eccoci al 4 luglio: giorno d'indipendenza, sì, non di accordi ma di annunci clamorosi. Gli accordi messi nero su bianco? Sono solo tre. Il primo col Regno Unito (dove, almeno, una firma vera c'è). Poi, forse, un'intesa con la Cina - ancora senza uno straccio di documento ufficiale. E infine, fresca di penna, quella con il Vietnam. Proprio su quest'ultima vale la pena soffermarsi. Perché è sbagliata, miopie e potenzialmente dannosa. Soprattutto per chi pensa di averla spuntata. Nel dettaglio, il patto prevede una tariffa del 20% sugli output prodotti in Vietnam e destinati agli Usa, e un bel 40% per le merci in transito. I vietnamiti, apparentemente, possono anche brindare: è pur sempre meglio di quella minacciata mannaia del 46% annunciata da Trump il 2 aprile nel Giardino delle Rose. Ma basta grattare la superficie per accorgersi del bluff. Questo accordo è figlio di una visione da manuale di economia ottocentesca, in cui un bene nasce in un paese e viene esportato così com'è. Peccato che nel 2025 le catene del valore siano globali: un prodotto è il risultato di una fitta rete di collaborazioni, componenti, assemblaggi che attraversano continenti. Il Vietnam, in questo sistema, è un hub cruciale per l'Asia. E se l'accordo verrà interpretato restrittivamente sul concetto di "merci in transito", a pagarne il prezzo saranno molte economie del Sud-est asiatico. Altro che successo. Ma la vera partita si gioca altrove. Perché c'è un convitato di pietra seduto al tavolo, e ha gli occhi a mandorla. È la Cina il bersaglio reale, e il Vietnam il comodo paravento.

Continua a pag. 35

Il presidente Anci alla Masseria di Vespa: Municipi primi per interventi realizzati, ora flessibilità sulle opere Manfredi: cantieri Pnrr, Comuni virtuosi

Adolfo Pappalardo inviato a Manduria

«Sul Pnrr i Comuni sono virtuosi, flessibilità sulle opere». Il presidente dell'Anci e sindaco di Napoli Manfredi: enti locali primi in assoluto per cantieri avviati. Sul completamento degli interventi «valutazioni caso per caso se serve un po' di tempo in più».

A pag. 7



Dal Mur arrivano 17,5 milioni. «Punteremo sulle biotecnologie»

Anton Dohrn, più fondi per attirare talenti

Giuliana Covella

La Stazione zoologica Anton Dohrn riceverà per il 2025 un finanziamento di 17,5 milioni (245.195 euro in più rispetto all'anno precedente);



lo stanziamento è stato approvato dal Mur. Il presidente della Dohrn, Bassi: «I fondi contribuiranno al reclutamento e al rientro di cervelli dall'estero mirati ad alzare il livello della nostra tecnologia».

A pag. 5

CAMBIO DI PARADIGMA/ IL RAPPORTO SRM SULLA BLUE ECONOMY

Sud, crescita record dei porti

►Nel Mediterraneo +5,1% del traffico container. Balzo in avanti per Napoli, Salerno e Gioia Tauro

Il club parla con il bomber e ripensa al suo futuro: può rimanere

NAPOLI-OSIMHEN RITORNO DI FIAMMA

L'iniziativa Del Mattino Piazza Mercato: tifosi dite la vostra sugli affari azzurri Servizio a pag. 15

Gennaro Arpaia e Francesco De Luca alle pagg. 15 e 16



Antonino Pane alle pagg. 2 e 3

Presto verifiche sugli assegni di inclusione INPS-CORTE DEI CONTI, STRETTA CONTRO I FURBETTI DEI SUSSIDI

Giacomo Andreoli a pag. 11

La valutazione passa al livello BBB-

Fitch alza il rating di Montepaschi Il patto Mediobanca perde i pezzi

Fitch porta a BBB- la valutazione su Mps. Il peso del sindacato tra i soci di Mediobanca cala dall'11,6% al 7,88. Pira a pag. 10

Dopo il gelo con Putin Trump sente Zelensky «Difesa aerea per Kiev»

Il 10 agosto nuovo vertice dei "volenterosi" Dazi, in salita la trattativa tra Usa e Ue

Mauro Evangelisti e Angelo Paura a pag. 9

L'editoriale

IL PROGRAMMA ALTERNATIVO CHE MANCA AI DEMOCRAT USA

di Romano Prodi

Dopo una lunga battaglia il presidente Trump è riuscito a fare approvare, sia dal Congresso che dal Senato, il Big Beautiful Bill, cioè un bilancio che, coerente con i suoi impegni elettorali, è davvero rivoluzionario. La battaglia non è stata facile, anzi in alcuni momenti drammati-

ca, tanto che Trump, per ottenere il voto dei parlamentari più riluttanti, ha minacciati di sostenere direttamente candidati a loro alternativi, soprattutto in Pennsylvania e Kentucky. La lotta all'ultimo uomo è stata però vinta, anche se con un strettissimo margine di voti: 51 contro 50 al Senato e 218 contro 214 alla Camera.

Continua a pag. 35

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY®
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

FORMULATO PER EFFETTUARE OTTURAZIONI PROVVISORIE IN CASO DI IMPOSSIBILITÀ DI IMMEDIATO INTERVENTO ODONTODIATRICO

- ✓ DONA SOLLIEVO E RIDUCE LA SENSIBILITÀ
- ✓ DA SOLI E IN POCCHI MINUTI
- ✓ PIÙ APPLICAZIONI

FIMO da oltre 30 anni in farmacia

DENTE ROTTO PICCOLA CARIE PERDITA DI OTTURAZIONE





Il Messaggero



€ 1,40* ARNO 147 - N° 183 ITALIA
Sped. in A.P. 08.03.2003 con L. 462/04 art.1 c.d. 003/01

NAZIONALE



Sabato 5 Luglio 2025 • S. Antonio M. Zaccaria

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

DICONO DI TE

Margherita Vicario
«Un rifiuto può spezzare un attore»

Pagani a pag.20



Tutto esaurito a Cardiff
Il ritorno degli Oasis
Liam e Noel insieme
il concerto è da brividi

Marzi a pag.24



Il grande business
Federtennis-governo
il duello per decidere
chi gestirà gli eventi

Abbate nello Sport



Esplode a Roma un distributore di benzina e Gpl. Almeno 45 feriti, due gravi. Timori per i fumi tossici



La strage sfiorata

I SERVIZI

I protagonisti
«Qui salta tutto»
L'allarme disperato
dei due operai

Mozzetti e Urbani a pag. 3

Gli eroi dei soccorsi
Poliziotti e carabinieri
in azione tra le fiamme
(anche a piedi nudi)

Savelli a pag. 4

Lo scenario
«Via quegli impianti
dai centri abitati»
È polemica sul gas

Evangelisti a pag. 5

L'area di via dei Gordiani, a Roma, dove è avvenuta l'esplosione che ha interessato un distributore di benzina e Gpl
Da pag. 2 a pag. 5

L'editoriale
IL PROGRAMMA
ALTERNATIVO
CHE MANCA
AI DEMOCRAT

Romano Prodi
Dopo una lunga battaglia il presidente Trump è riuscito a fare approvare, sia dal Congresso che dal Senato, il Big Beautiful Bill, cioè un bilancio che, coerente con i suoi impegni elettorali, (...)
Continua a pag. 18

Gaza, Hamas: ok alla tregua (con modifiche)

Trump a Zelensky: stiamo con voi
Svolta dopo la telefonata con Putin

ROMA Gli Usa proteggeranno i cieli ucraini. La svolta di ieri è stata una telefonata tra Trump e Zelensky, dopo che Putin aveva ribadito il no alla tregua. E sul fronte di Gaza, il cessate il fuoco è più vicino: da Hamas si a 60 giorni di tregua. Ok della milizia, con piccole modifiche, alla bozza proposta dagli Stati Uniti: prevista la consegna in due mesi di 10 ostaggi vivi e 18 morti.
Nunberge Vita alle pag. 8 e 9



Inps e Corte dei Conti in campo: presto verifiche su tutti i bonus

Stretta contro i furbetti dei sussidi
controlli sull'Assegno di inclusione

Giacomo Andreoli

L'Inps ha avviato un'ulteriore stretta anti-truffe sui due sostegni che hanno sostenuto il Reddito (Assegno di inclusione e Supporto alla formazione e il lavoro), siglando un protocollo con la Corte dei Conti per aumentare gli accertamenti.
A pag. 16

La valutazione passa al livello BBB-

Fitch alza il rating di Montepaschi
Il patto Mediobanca perde i pezzi

ROMA Fitch porta a BBB- la valutazione su Mps. Il peso del sindacato tra i soci di Mediobanca cala dall'11,6% al 7,8%.
Pira a pag. 15

I genitori a Roma
«La nostra Anastasia
ostaggio di Kaufmann
Manipolata da mesi»



ROMA I genitori di Anastasia, la 28enne trovata morta a Villa Pamphili con la figlioletta Andromeda, sono arrivati a Roma. E alla polizia hanno detto che Kaufmann la teneva in ostaggio e la manipolava.
Di Corrado a pag. 11

ALVAS LOGISTICS

Il tuo partner logistico per ogni evenienza

Viale Addetta 22 - 2007 Tribiano (MI) - Tel. +39 02/91578197

Il Segno di LUCA

SEGNO DEL CANCRO VINCE IL BUONUMORE

L'aspetto favorevole della Luna con il Sole e Giove nel tuo segno preannuncia un fine settimana all'insegna della piacevolezza e della facilità. Il tuo buonumore contagia anche il partner e contribuisce a rafforzare il vostro amore attraverso un susseguirsi di momenti di affetto e intesa anche sessuale. La congiunzione della Luna con la Luna Nera ti rende a tratti silenzioso, prevedi uno spazio segreto in cui ritrovarti con te stesso.

MANTRA DEL GIORNO
Nutro la chiarezza nel disordine.

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA
L'oroscopo a pag. 18

* Tante con altri quotidiani (non acquistabili separatamente) nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero + Corriere dello Sport-Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero + Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero + Nuovo Quotidiano di Puglia - Corriere dello Sport-Stadio € 1,50; "Passeggiate ed escursioni nel Lazio" - € 0,90 (Lazio)



il Resto del Carlino

(*) A ROVIGO IL RESTO DEL CARLINO CON "LA VOCE NUOVA DI ROVIGO" € 1,50 non vendibili separatamente - iniziativa valida a Rovigo e provincia (**DA VENDERSI OBBLIGATORIAMENTE CON IL SUPPLEMENTO € 2,30 (Il Resto del Carlino € 1,80 + Supplemento € 0,50)

SABATO 5 luglio 2025
2,30 Euro (*) (**)

Nazionale - Imola+

Magazine
CON ITINERARI

Speciale
Giornata mondiale cooperative

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CESENA Arrestato e accusato anche di altro stupro

Violenta minorenne Poi viene pestato dagli amici della ragazza

Servizio a pagina 21



La premier

«Cittadinanza? Lo Ius Scholae non è una priorità»

Caccamo a pagina 8

Ritirato l'emendamento

«Aumentare i pedaggi» Poi Salvini innesta la retromarcia

Marin a pagina 22

Intervista a Manfredi

«In Campania un candidato del campo largo»

Servizio a pagina 9

Trump sente Kiev: vi riarmo Gaza, sì di Hamas al piano Usa

Il presidente a Zelensky: aiuti per la difesa aerea. Summit dei Volonterosi il 10 luglio, ci sarà l'Italia I palestinesi accettano la proposta di cessate il fuoco con alcune modifiche. Oggi la risposta di Israele

Ottaviani e Boni alle p. 6 e 7

UNA BOMBA SOTTO CASA

STRAGE EVITATA
Esplode un distributore di gpl a Roma: 45 feriti
Bimbi in fuga
Carabiniere eroe salva un uomo avvolto dalle fiamme

G. Rossi, D'Amato e Bartolomei da pagina 2 a pagina 4



Il 4 luglio del tycoon

L'America in festa rilancia sui dazi

Pioli a pagina 11

Terza giornata di test per l'incidente probatorio

Omicidio di Garlasco, l'ora delle analisi genetiche Periti ancora a caccia dei dna

Zanette a pagina 17



Intervista a Riccardo Muti

«Un Grand Tour nella bellezza»

Marchetti a pagina 34

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

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.

A. MENARINI



GOLD INVEST
 CERTIFICATO E FIDUCIARIA PRESSIONE
 CORSO BUELOS ARES, 98
 16129 GENOVA (GE)
 VIA MARTIRI DELLA LIBERAZIONE
 184 - CIVITAVECCHIA (GE)
 351 8707 844
 WWW.GOLDINVESTBROKER.IT

SABATO 5 LUGLIO 2025

IL SECOLO XIX

ACQUISTIAMO ORO,
 ARGENTO, DIAMANTI,
 GIOIELLI E OROLOGI
 ACQUISTIAMO ORO A
 1.030€
 ACQUISTIAMO ARGENTO A
 1.030€

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,20 € con "GENTE+ELLE" in Liguria, AL e AT - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno COOXX - NUMERO 158, COMMA 20/6. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - BLUE MEDIA S.R.L. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX: www.ilsecoloxix.it Tel. 010.5388.200

LA FONDAZIONE SECOLO XIX

I PRIMI 140 ANNI DELLA NOSTRA (E VOSTRA) STORIA

MICHELE BRAMBILLA

L'altro ieri sera, al varo di un nuovo traghetto Gny, è stata annunciata la nascita della Fondazione del Secolo XIX, diretta da Barbara Grosso. Ora, vorrei spiegare a tutti i lettori - anzi a tutti i liguri, compresi quelli che non hanno mai acquistato o letto questo giornale - il motivo per cui questa Fondazione è cosa che li riguarda.

Parto da lontano. Il Secolo XIX è nato 139 anni fa con quel semplicissimo scopo che hanno tutti i giornali: informare i cittadini di quel che accade. Direi che i giornali si possono dividere in tre categorie: 1) i grandi quotidiani nazionali d'informazione generalista; 2) i giornali politici, o comunque contraddistinti da una dichiarata linea ideologica o culturale o religiosa; 3) i giornali locali, dedicati a un particolare territorio. Il Secolo appartiene a questa terza categoria: è un giornale regionale che è sempre stato completo di un notiziario nazionale e internazionale, ma che si è sempre caratterizzato anche per le notizie genovesi e liguri; e caratterizzato pure dal fatto che, anche quando pensa e parla di cose romane o newyorkesi, milanesi o parigine, ci pensa e ne parla con testa e cuore genovesi e liguri.

Della prima categoria, i grandi quotidiani nazionali generalisti, direi che ne sono rimasti tre, il Corriere della Sera, Repubblica e La Stampa; della seconda, i giornali di appartenenza ideologica, ce ne sono vari. Ma quelli della terza categoria, i radicati sul territorio, sono i giornali che ancor oggi trasmettono ai lettori il senso di appartenenza più forte. Anche chi si arrabbia con il Secolo, si arrabbia perché lo sente come una cosa "sua", una cosa che è parte di lui.

Dopo 139 anni, il Secolo non è più solo un qualcosa che racconta la storia di Genova e Liguria: è diventato esso stesso, di quella storia, parte integrante. E la Fondazione avrà questo scopo: continuare a far parte della storia del territorio non più solo pubblicando notizie - su carta e sul digitale - ma anche con una serie di altre iniziative. La prima (grazie anche al sostegno di Gny) sarà l'avvio della digitalizzazione dell'intera collezione del giornale, che sarà messa a disposizione di tutti. Sono circa due milioni di pagine. Sono 140 anni della nostra vita. Nelle prossime settimane la nascita della Fondazione, voluta dal nostro editore Blue Media, sarà formalizzata e molti partner importanti saranno al nostro fianco. Anzi, al vostro. —

DOPO IL NULLA DI FATTO CON IL PRESIDENTE RUSSO TRUMP RASSICURA ZELENKY: «DIFENDEREMO I CIELI UCRAINI» Putin non ferma le sue bombe

In una chiamata «molto importante e fruttuosa con Donald Trump», annuncia Volodymyr Zelensky, «abbiamo parlato delle opportunità nella difesa aerea. E abbiamo concordato di lavorare insieme per rafforzare la protezione dei nostri cieli». Un annuncio su un sostegno ora più che

mai necessarie per difendersi dalla Russia, che nel frattempo continua a bombardare a tappeto con un numero record di droni e missili - 550 in una sola notte - ogni centimetro di Ucraina. Perché in questa fase la pace non è un'opzione per Mosca.

STEFANO INTRECCIAGLI/PAGINA 2



ROLLI



OPPOSIZIONE ALL'ATTACCO PER UN EMENDAMENTO AL DECRETO INFRASTRUTTURE SULLE TARIFFE

Buferà sui nuovi aumenti dei pedaggi autostradali

«Tassa sulle ferie». E dopo le polemiche Salvini ordina di ritirare la norma

Succede tutto nel giro di sette ore. I partiti di centrodestra presentano un emendamento che prevede un aumento dei pedaggi autostradali dal primo agosto. Puntuale scoppia la polemica, con le opposizioni che accusano il governo di voler «tassare anche le vacanze degli italiani». Arrivano i distinguo di Fratelli d'Italia e alla fine il ministro Matteo Salvini ordina di ritirare l'emendamento.

NICCOLÒ CARRATELLI/PAGINA 4

OGGI L'ASSEMBLEA NAZIONALE DI ITALIA VIVA

Renzi: «Genova insegna come battere la destra»

Oggi l'assemblea nazionale di Italia viva si terrà a Genova e per il leader del partito Matteo Renzi la scelta ha un forte valore simbolico. «Qui abbiamo visto con Silvia Salis come si sconfigge la destra».

EMANUELE ROSSI/PAGINA 5



Matteo Renzi oggi sarà a Genova

QUARANTACINQUE FERITI, DUE GRAVI MA IL BILANCIO AVREBBE POTUTO ESSERE BEN PIÙ PESANTE



Esplode distributore di Gpl, terrore a Roma

«Sembrava di essere in guerra». Sono unanimi i commenti dei testimoni dell'esplosione che ieri ha squarciato il cielo di Roma in seguito all'incendio in un di-

stributore di Gpl. Il bilancio, pur pesante, viene accolto quasi con sollievo: 45 feriti di cui due gravi.

GIANCARLO CAVALLERI/PAGINA 8

L'ONDATA DI AFA

Cassa integrazione a chi non lavora per il troppo caldo

S. Pedemonte e B. Viani/PAGINA 7

Via libera dall'Inps alla cassa integrazione per i lavoratori che dovranno fermarsi a causa del caldo. Il limite fissato, che in Liguria resterà in vigore fino al 31 agosto, è di 35 gradi.

ALLARME SICUREZZA

Genova e Finale, aggrediti tre ferrovieri

Tommaso Fregatti/PAGINA 9

Ancora violenza sui treni della Liguria: tre ferrovieri sono stati aggrediti tra Genova Principe e Finale. Il sindacato Ugl: «Servono i tornelli in stazione».

LA SVOLTA

Parco di Portofino. Gli ambientalisti «Stop ai ricorsi»

Edoardo Meoli/PAGINA 10

Cambia il clima sui confini del Parco di Portofino. Gli ambientalisti, dopo anni di scontri, hanno deciso di non opporsi al decreto che firmerà il ministro Pichetto Fratin sui confini ristretti, ossia a tre Comuni, anziché a tredici. «Non presentemmo più ricorso».



80 1945-2025
coop AZIONI PER LA SOCIETÀ
 Da 80 anni supportiamo la crescita del nostro territorio, mettendo al primo posto l'etica e la sostenibilità.
 Scopri tutte le iniziative su www.liguria.coop.it

BUONGIORNO

Solamente un Paese stupido come il nostro può rievocare periodicamente Elsa Fornero per un piano in conferenza stampa, anziché per la riforma annunciata nella conferenza stampa medesima, e con cui si aggiustarono i conti di un Paese spiantato (e ingrato). In questi giorni è stata ripetutamente accostata a Rachel Reeves, la ministra britannica in lacrime durante il "question time" alla Camera dei Comuni. Fornero ha affidato al Foglio una lettera di protesta per i sarcasmi da cui Reeves è stata travolta, e in effetti una delle tante bizzarrie di questi nostri tempi ottusi ha a che vedere col piano delle donne e degli uomini. Se piangono le donne si ridacchia, se piangono gli uomini si apprezza il coraggio di essere moderni e non nascondere la propria fragilità. Negli ultimi anni abbiamo visto sconfi-

Le lacrime di Omero

MATTIA FELTRI

nate fragilità: presidenti degli Stati Uniti (da Bush jr a Barack Obama), maschi alfa del calcio (da Cristiano Ronaldo a Zlatan Ibrahimovic), e poi cantanti, attori, atleti olimpici, registi, attori, partecipanti di reality: ogni giorno una fragilità maschile ci appare come la conquista della contemporaneità. Però gli uomini, intesi i maschi, piangono da sempre perché la condizione umana è miserabile. E avremmo dovuto smettere di parlarne e di stupirci da secoli, da quando Priamo e Achille mescolano le loro lacrime nel ventiquattresimo canto dell'Iliade. Priamo è un padre che piange il figlio morto ai piedi di chi glielo ha ucciso; Achille è un figlio che piange perché l'uomo ai suoi piedi gli ha ricordato il padre vecchio e lontano. Di questo nostro destino ci parlavano le lacrime di Omero.

80 1945-2025
coop AZIONI PER LA SOCIETÀ
 Da 80 anni supportiamo la crescita del nostro territorio, mettendo al primo posto l'etica e la sostenibilità.
 Scopri tutte le iniziative su www.liguria.coop.it





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano Politico Economico Finanziario Normativo

Lavoro
Auto aziendali,
regime fiscale
legato alla data
di consegna



Stefano Sirocchi
— a pag. 22

La sentenza
Consulta e Iva
all'importazione,
vince il principio
di proporzionalità

Raffaele Rizzardi
— a pag. 23



FTSE MIB 39622,11 -0,80% | SPREAD BUND 10Y 90,50 +0,90 | SOLE24ESG MORN. 1440,89 -0,33% | SOLE40 MORN. 1479,15 -0,79% | Indici & Numeri → p. 25 a 28

L'ACCORDO SARÀ ANNUNCIATO DA TRUMP

Tregua a Gaza, da Hamas ok al piano americano Onu: 613 morti per il pane

— Servizi a pag. 9



La distruzione. Il campo di Shati, a Gaza, dopo un bombardamento israeliano

IL VETO DI ISRAELE

SENZA I GIORNALISTI UNA GUERRA SENZA LA VERITÀ

di Roberto Bongiorno — a pag. 9

PANORAMA

FORTE ATTACCO SU KIEV

Mosca: impossibile per ora la soluzione diplomatica Trump a Zelensky: vogliamo aiutarvi

La Russia continua la sua operazione militare in Ucraina, poiché raggiungere tutti i suoi obiettivi con mezzi politici è attualmente impossibile. Lo ha detto il portavoce del Cremlino. Telefonata Trump-Zelensky: il presidente Usa si è detto disposto ad aiutare Kiev nella difesa aerea. — a pag. 10

Clima, già colpito il 57% delle aziende

Studio Morgan Stanley

I costi del cambio climatico spingono le imprese di tutto il mondo a ridurre le emissioni

La Bce inserisce il «degrado della natura» nella strategia di politica monetaria

Aumento dei costi, interruzioni del ciclo produttivo e perdita di fatturato: è il prezzo che le imprese devono pagare al cambiamento climatico. Secondo il rapporto Sustainable Signals Corporate di Morgan Stanley, il caldo estremo è l'impatto più comune. Indicato dal 57% delle imprese (73% nell'Asia-Pacifico). L'impatto finanziario crescente è uno dei principali motivi per cui alcune aziende rivedono le emissioni e provano ad adattarsi al mondo che si riscalda. E mentre tutta Europa è nella morsa del caldo, il «degrado della natura» entra anche nella strategia monetaria della Bce. — Servizi alle pagine 2-3

L'ESPERTO

«Maltempo e ondate di calore vanno combattuti ogni giorno»

Lello Naso — a pagina 3



SALVINI: L'EMENDAMENTO SARÀ RITIRATO

Pedaggi autostrade, caos sul mini rincaro

Latour, Mobili, Trovati — a pag. 5
Politica 2.0 di Lina Palmicini — a pag. 7

La rete italiana. L'aumento sarebbe scattato dal 1° agosto per tutti i veicoli

FORUM IN MASSERIA

Meloni: lo ius scholae non è nel programma

Ius scholae? Non è in programma. Ucraina? Più pressioni su Putin. Legge elettorale? Compete al Parlamento. Sono alcuni dei temi toccati dalla premier Meloni al Forum Masseria — a pag. 7

SCENARI GLOBALI

DALL'IA QUALE GARANZIA DI CRESCITA?

di Michael Spence — a pag. 11

IN UN DISTRIBUTORE

Una cisterna di Gpl esplose a Roma: 50 feriti

A Roma una cisterna di Gpl è esplosa in un distributore: 50 i feriti, di cui due gravi. Tra i feriti anche 11 poliziotti, sei vigili del fuoco, tre operatori del 118, un carabiniere. — a pag. 13

DA OGGI IN EDICOLA



«Acciaio». Primo de' grandi romanzi dell'industria italiana in edicola ogni settimana a 12,90 euro oltre il quotidiano

Dazi, Trump alza la posta: via alle lettere prendere o lasciare

Lo scontro sulle tariffe

Il presidente minaccia la Ue con aumenti al 17% sull'export di prodotti agricoli

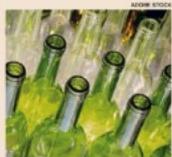
Il commissario europeo al commercio Maros Sefcovic è rientrato da Washington dopo gli incontri con la controparte americana. Intanto Donald Trump ha annunciato che notificherà unilateralmente ai partner commerciali le nuove tariffe sulle loro esportazioni verso gli Stati Uniti. Si tratta di 10-12 lettere cui ne seguiranno altre fino a mercoledì prossimo, mentre Washington minaccia dazi del 17% sull'export agricolo Ue. — a pag. 4

Marco Valsania — a pag. 4

RINNOVABILI

Il budget Usa fa dietrofront sulle politiche ambientali

Sissi Bellomo — a pag. 4



Settore virtuoso. Fiera del vetro

INDUSTRIA

L'Italia del vetro sorpassa la Germania: è prima in Europa

L'industria del vetro italiana sorpassa la Germania e diventa la prima in Europa per capacità produttiva con 6,5 milioni di tonnellate contro 5,7. Lo ha comunicato durante l'assemblea annuale Assovetro. L'associazione degli industriali del settore, che produce un valore aggiunto di 3,2 miliardi di euro. — a pag. 12

Sara Deganello — a pag. 12



Alta Badia - Dolomites

Air France-Klm riapre il risiko delle compagnie e punta al 60,5% di Sas

Trasporto aereo

Il gruppo franco-olandese è già al 20%. Il governo danese manterrà il 26,4%

Air France-Klm riapre il risiko nel trasporto aereo e punta a salire al 60,5% della scandinava Sas di cui ha già quasi il 20%. L'obiettivo è trasformare Sas in una holding di controllo e rafforzare la competitività nei confronti della tedesca Lufthansa e degli anglo-spagnoli di Iag. Il prezzo dell'operazione sarà determinato anche in base alla performance finanziaria al momento del closing. Il governo danese manterrà il suo 26,4% e i posti nel board. — a pag. 19

FITCH ALZA RATING MPS, TORNA INVESTMENT GRADE

UniCredit, i vertici di Commerz sempre più ostili alla scalata

Luca Davi — a pag. 19

Motori 24

Il debutto Coupé Ferrari, stile e prestazioni

Mario Cianfione — a pag. 15

Food 24

Consumi Yogurt in crescita, boom per il greco

Manuela Soressi — a pag. 17

ABBONATI AL SOLE 24 ORE
Scopri le offerte:
ilsol24ore.com/abbonamento
Servizio Clienti 02.30.300.600



L'ERBA DI WIMBLEDON
Alcaraz soffre ma va avanti
Oggi tocca ancora a Sinner
Schito a pagina 26



LA CRISI DEL PREMIER IBERICO
Sanchez in caduta libera
Gli spagnoli vogliono le urne
Tempesta a pagina 9



PROPOSTA DI LEGGE DOPO IL CASO RAMI
Fino a cinque anni di carcere
a chi non si fermerà all'alt
Campigli a pagina 4

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

VENDI CASA?
telefona
06.684028
immobildream

Sant'Antonio Maria Zaccaria, sacerdote

Sabato 5 luglio 2025

DIRETTO DA TOMMASO CERNO

Anno LXXXI - Numero 183 - € 1,50* (con Moneta)

ISSN 0391-6990

www.ilettempo.it

INTOLLERANZA E ISLAM

Nella morsa dell'odio

A Udine vandalizzata pietra di inciampo
A Torino scritte contro la premier
Espunta il libro pro attentati del 7 ottobre

DI GIULIA SORRENTINO

Altri episodi di odio razziale in tutta Italia: da Udine a Roma si susseguono gli atti contro gli ebrei e spunta anche il libro che elogia gli attentati del 7 ottobre.

a pagina 2

INTERVISTA A MOLteni

«No allo Ius Scholae
Le comunità ebraiche
sottoscrivano l'intesa
Abbiamo espulso
oltre 220 soggetti
radicalizzati»



a pagina 3

DI ROBERTO ARDITTI

La sinistra anti-Occidente e Israele
El'islam radicale alberga in Europa

a pagina 2

Botto da Urbe

VILLA GORDIANI ORE 8:18
Esplode pompa di benzina
Paura nel cuore della città
poteva essere una strage
Bilancio: 50 feriti, due gravi



LO SPAVENTO

Devastata un'intera area
a due passi da un centro estivo
con centinaia di bambini

LE TESTIMONIANZE

Panico tra i residenti
«Sembrava una bomba»
Gli aiuti hanno funzionato

I DANNI

Evacuati almeno due palazzi
Lesionati edifici e scuole
Auto a fuoco e vetri distrutti

Buzzelli, Manganaro, Mariani, Ottaviani e Valente da pagina 16 a 19

Il Tempo di Oshø

L'ex grillino Di Maio lancia in tv
messaggi d'amore a Giorgia



"Oh, se vuoi torna' in Italia
vai pure eh... Noi in
qualche modo
s'arangiemo"

Di Capua a pagina 6



IL TEMPO di Feltri

Fa caldo come cento anni fa
Solo che eravamo meno stolti

DI VITTORIO FELTRI

a pagina 8

L'EVENTO IN PUGLIA DA VESPA

Meloni su premierato e giustizia
«Due riforme importanti da fare»

Bertoli a pagina 7

IL CONTE MAX
Europa in crisi
e quell'asse
Londra-Berlino
a pagina 7

SEPARAZIONE DELLE CARRIERE

Parla Francesco Greco
«Cisarrà più equidistanza
tra il giudice e le parti»

De Leo a pagina 5

LE VACANZE DEL PAPA

Leone XIV da domani
a Castel Gandolfo
per fuggire dal caldo



Capozza a pagina 10

DENTRO IL VATICANO

E Prevost rispedisce in Argentina
il potente «segretario» di Bergoglio

Spuntoni a pagina 10

Oggi l'inserto Moneta

Con il tuo **5x1000**
doni un Sorriso
grande come
una Casa.

Destina il tuo 5x1000 a
Smile House Fondazione ETS

CODICE FISCALE
97175550587

smilehousefondazione.org

SMILE HOUSE
Fondazione ETS

Oroscopo
Le stelle di Branko

a pagina 30

SI CHIAMERÀ «LA GRAZIA»

Sorrentino
presenta il film
per Venezia

Bianconi a pagina 25

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!



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



ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE

a pag. 23

Mediaset, svolta per Striscia la notizia che non ripartirà a settembre ma solo a novembre

Claudio Piazzotta a pag. 17

ADVEST

TAX
LEGAL
CORPORATE**Italia Oggi**
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Un argine ai furti d'identità

Il regolamento del mineconomia contro le frodi nel credito al consumo punterà su un call center dedicato, notifiche del rischio sui cellulari dei cittadini e app

ORSI & TORI

DIPAULO PANERAI

Giovedì 4 luglio Ennio Doris avrebbe compiuto 85 anni, essendo nato appunto questo giorno del mese del 1940, cioè in un anno in cui larga parte del mondo più civilizzato era in guerra per le follie di Adolf Hitler.

Allora io non c'ero perché sono nato quando la guerra era già finita; quindi, in un certo senso sono stato privilegiato rispetto a Ennio, che essendo infante proprio nel mezzo della guerra ha sicuramente maturato tutta la saggezza e il sentimento sociale che lo ha animato in ogni sua attività. Proprio per la lezione che il creatore di Mediolanum ha lasciato in primo luogo ai suoi figli ma a mio avviso all'Italia intera (e forse di più) ho deciso, sperando che i lettori apprezzino, di ripubblicare l'intervista che feci a Ennio quando era per l'ultima volta in ospedale. In essa infatti, il fondatore di Mediolanum, dà una lezione che proprio in questo momento, in particolare il mondo bancario, finanziario

continua a pag. 2

App a tutela dei cittadini per sventare le frodi e il furto d'identità nei crediti al consumo. Call center dedicato e notifiche sul cellulare per segnalare alle vittime il rischio di truffe. Il Dipartimento dell'Economia ha predisposto lo schema di decreto del Ministro dell'Economia recante il nuovo regolamento del sistema di prevenzione delle frodi nel settore del credito al consumo, con specifico riferimento al furto di identità.

Moro a pag. 22



Sono in rosso i bilanci 2024 di Salvini, Renzi e Meloni

Bechi a pag. 5



DIRITTO & ROVESCIO

C'è un Paese, che ambisce ad essere tra i più importanti al mondo e un giorno ha deciso di invadere il Paese vicino con una scusa qualsiasi. Vuole impossessarsene e sostituire il governo con persone di suo gradimento. Ma il vicino più debole osa difendersi. Inizia così una guerra di attrito per la conquista del suo territorio, metro per metro. Guerra che però va per le lunghe. Quante volte negli ultimi secoli abbiamo vissuto una storia simile? Oggi la vediamo in Ucraina, dove l'aggressore sta lanciando sempre più razzi, droni, missili di ogni tipo sulla popolazione civile, per fiaccare la resistenza. È arrivato a lanciare 550 droni e missili in una notte. Ha provocato infiniti lutti e distruzioni. Ha rapito, deportato, torturato e ucciso migliaia di civili. Non è un comportamento criminale, non erano questi i metodi dei nazisti? Eppure, c'è ancora chi difende Putin.



Affidabilità e automazione per il tuo Reporting ESG

Con Truezero semplifichi, digitalizzi e monitori ogni fase del processo.

Visita il nostro sito web



TrueZero è il **software ESG** pensato per semplificare la gestione del **bilancio di sostenibilità**. Consente di raccogliere i dati, analizzare i rischi e generare report ESG in modo intuitivo e preciso. **Richiedi una demo su truezero.it**



LA NAZIONE

(*) LA NAZIONE DA VENDERSI OBBLIGATORIAMENTE CON IL SUPPLEMENTO € 2,30
(La Nazione € 1,80 + Supplemento € 0,50)

SABATO 5 luglio 2025
2,30 Euro *

Firenze - Empoli +

Magazine

ITINERARI

Speciale

Giornata mondiale cooperative

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



PRATO Inchiiesta sul carcere

**Dogaia, evasioni record
«Detenuti aiutati
a fuggire dagli agenti»**

Natoli e Caroppo a pagina 19

Oggi
LA PRIMA PUNTATA
ENRICO BRIZZI RACCONTA
PIER VITTORIO TONDELLI



La premier

**«Cittadinanza?
Lo Ius Scholae
non è una priorità»**

Caccamo a pagina 8

Ritirato l'emendamento

**«Aumentare
i pedaggi»
Poi Salvini innesta
la retromarcia**

Marin a pagina 22

Intervista a Manfredi

**«In Campania
un candidato
del campo largo»**

Servizio a pagina 9

Trump sente Kiev: vi riarmo Gaza, sì di Hamas al piano Usa

Il presidente a Zelensky: aiuti per la difesa aerea. Summit dei Volenterosi il 10 luglio, ci sarà l'Italia. I palestinesi accettano la proposta di cessate il fuoco con alcune modifiche. Oggi la risposta di Israele

Ottaviani e Boni alle p. 6 e 7

UNA BOMBA SOTTO CASA

STRAGE EVITATA
Esplode un distributore di gpl a Roma: 45 feriti
Bimbi in fuga dal centro estivo
Carabiniere eroe salva un uomo avvolto dalle fiamme

G. Rossi, D'Amato e Bartolomei da pagina 2 a pagina 4



Il 4 luglio del tycoon

L'America in festa rilancia sui dazi

Pioli a pagina 11

Terza giornata di test per l'incidente probatorio

Omicidio di Garlasco, l'ora delle analisi genetiche
Periti ancora a caccia dei dna

Zanette a pagina 14



Intervista a Riccardo Muti

«Un Grand Tour nella bellezza»

Marchetti a pagina 34

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

SUSTENIUM PLUS 50+
ENERGIA FISICA E MENTALE

L'ENERGIA PER SENTIRSI TOSTI!

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.

A. MENARINI

Barbour

la Repubblica

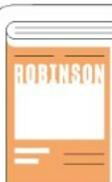
Barbour

Fondatore
EUGENIO SCALFARI

Direttore
MARIO ORFEO



DOMANI IN EDICOLA



Robinson
Un'estate di pace
e di psichedelia

Rcultura
Quando l'opera
scopri l'America
di **CORRADO AUGIAS**
alle pagine 30 e 31



Sabato
5 luglio 2025
Anno 50 - N° 158
Oggi con
d
In Italia **€ 2,90**

Il pasticcio del governo sui pedaggi

Il centrodestra: aumenti per le autostrade l'opposizione attacca e Salvini fa retromarcia Dazi, nuova minaccia di Trump all'Europa



IL RETROSCENA
di **TOMMASO CIRIACO**

Meloni, Macron e Merz: lettera su competitività



➔ a pagina 9

Un aumento dei pedaggi autostradali. Era previsto da un emendamento della maggioranza al decreto Infrastrutture. Le opposizioni sono andate all'attacco, e così Salvini ha deciso di fare marcia indietro dopo uno scambio di messaggi con Meloni, contraria ai rincari previsti dal 1° agosto. Intanto a quattro giorni dalla scadenza della sospensione dei dazi, l'accordo tra Usa e Ue è molto lontano. E Trump minaccia il Vecchio continente con tariffe al 17 per cento sull'import alimentare.

di **COLOMBO, FRASCHILLA, MASTROLILLI, PUCCIARELLI, SCALISE e TITO**
➔ alle pagine 6, 7, 10 e 11

Hamas, sì agli Usa: pronti a negoziare

dal nostro inviato **FABIO TONACCI** ➔ alle pagine 2 e 3

Altan

SE PUTIN NON MOLLA,
MOLLIAMO NOI.
QUALCUNO DEVE
PUR FARLO.



Lavoro e diritti la verità dietro i numeri

di **MASSIMO GIANNINI**

Il mio food per la tua vita. La cifra del lavoro sfruttato, abusato e umiliato sta in quei 20 centesimi di bonus che i cinici padroni dell'algoritmo erano pronti a concedere ai nuovi schiavi del cibo a domicilio. Tanto avrebbero "guadagnato" in più i rider, almeno quelli disposti a sfidare le fiamme del nostro inferno climatico, giocandosi la loro già misera esistenza per consegnare una pizza o un poke a noi, clienti indolenti e ben protetti dall'aria condizionata. Poveri cristi che sputano l'anima sui pedali, e che in questi giorni a 40 gradi per quattro consegne si mettono in tasca 10 euro e 26 centesimi lordi, mancia compresa. Di fronte allo sdegno popolare, i vari Glovo e Deliveroo hanno fatto retromarcia, bontà loro, sospendendo addirittura il servizio nelle ore più calde. Just Eat prosegue le consegne, perché "noi già proteggiamo i nostri dipendenti". Volete sapere qual è la "protezione"? Al momento dell'assunzione gli forniscono una borraccia e una mappa delle fontanelle cittadine. Come siete umani, voi. Invece noi - lo diceva Pif, in un film del 2021 - "come stronzi rimanemmo a guardare". Al di là della statistica, (anche) questo è il lavoro moderno. Il florido "mercato" di cui - senza conoscerlo o facendo finta di non vederlo - si riempiono troppo spesso la bocca governanti senza scrupolo, politici senza vergogna, impresari senza pudore. "Imbonitori di crani", diceva Gramsci: gridano tutto va bene, anche quando non va bene niente.

➔ continua a pagina 13

octopusenergy

RISPARMIA SULLA BOLLETTA E GODITI LE VACANZE!

Tariffe vantaggiose e un servizio clienti unico

Trustpilot ★★★★★ octopusenergy.it



Esplosione in distributore gpl paura e decine di feriti a Roma

di **CANDITO, CARTA, OSSINO e ZINITI**
➔ alle pagine 16, 17 e 19

LE IDEE

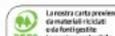
di **ROBERTO BURIONI**

La riforma per i medici del futuro

È possibile imparare a sciare a Taormina? No, perché per imparare a sciare sono indispensabili le piste da sci e nella costa siciliana la neve non c'è. Come lo sci, anche la medicina si può apprendere solo attraverso la pratica che si fa nei policlinici universitari, che hanno spazi limitati.

➔ a pagina 13

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Grecia € 3,50 - Croazia € 3,00 - Svizzera Italiana CHF 3,90 - Svizzera Francese e Tessina CHF 4,00
Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/498221 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma
Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via F. Aporti, 9 - Tel. 02/574941, email: pubblicita@amanzoni.it



con P. Angela - A. Barbone - Direttore generale della Maria € 12,80



L'ITALIA ROVENTE
Dal Mediterraneo alle Alpi
ultima chance per il clima

FLAVIA AMABILE, MARIO TOZZI - PAGINE 16 E 17



IL CINEMA
Incarico alla moglie di Base
un caso al Museo di Torino

MIRIAMMASSONE - PAGINA 13



L'AUTOMOTIVE
Ecco la "500 ibrida"
così riparte Mirafiori

CLAUDIO LAUGERI, CLAUDIA LUISE - PAGINA 23

2,40 € (CONTUTTO LIBRI) // ANNO 159 // N. 183 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // WWW.LASTAMPA.IT



LA STAMPA

SABATO 5 LUGLIO 2025

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867



GNN

NUOVO VERTICE DEI VOLENTEROSI. MELONI SENTE IL PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI: OTTIMISTA SULLA GUERRA E SULLE TARIFFE

Le bombe di Putin sul dialogo

Trump riapre le porte a Zelensky: difenderemo i vostri cieli. Gli 007 tedeschi: pericolo armi chimiche

IL COMMENTO

La mossa del tycoon
che congela Kiev

ETTORE SEQUI

La sequenza è rivelatrice: il 2 luglio il Pentagono sospende l'invio di armamenti vitali, inclusi i missili Patriot. Il 3 Trump parla con Putin, e quella notte avviene il più massiccio bombardamento russo dall'inizio della guerra. Il 4 chiama Zelensky. La telefonata del 3 Trump-Putin è diretta, pragmatica. Trump cerca risultati immediati, non compromessi di principio. Ma il muro russo resta invalicabile: Trump si dichiara «molto deluso» dall'assenza di progressi, ma non chiude la porta. Putin parla di «scuse profonde del conflitto»: un lessico strategico che maschera un'agenda imperiale: annessioni riconosciute, neutralizzazione dell'Ucraina, esclusione dalla Nato e limiti permanenti alla sua capacità militare. L'atteggiamento attendista di Putin mette alla prova l'impazienza strategica di Trump. - PAGINA 3

L'ECONOMIA

I dazi, il dollaro
e la legge delle Borse

BILLEMOTT

Mancano ancora pochi giorni alla scadenza del 9 luglio fissata da Donald Trump per i negoziati, ma i probabili termini degli scambi commerciali transatlantici per i prossimi tre anni sono già abbastanza chiari. Ai politici come Friedrich Merz, Giorgia Meloni e l'«uomo dei dazi», il presidente Trump stesso, piace pensare di essere loro a decidere le tariffe doganali e a fissare altre regole commerciali, e in effetti hanno un'influenza sui particolari. Quest'anno, però, i veri «powerbroker» sono stati i mercati finanziari. BRESOLIN - PAGINE 8 E 9

A TORINO 120MILA PERSONE AL FESTIVAL DI MUSICA ELETTRONICA



Effetto Kappa

PAOLA ITALIANO, FRANCESCO RIGATELLI - PAGINA 20

L'INTERVENTO

La tribù che balla
per sentirsi viva

GIUSEPPECULICCHIA - PAGINA 25

LA TV

Temptation, l'Italia
che ci nascondiamo

ALBERTO INFELISE - PAGINA 21

AGLIASTRO, CAPRARA, SIMONI

Il Cremlino si dice pronto ad andare avanti nella sua guerra d'aggressione. E poche ore dopo una telefonata tra Putin e Trump che non ha segnato nessun passo in avanti sulla via per la pace, scatenata sull'Ucraina una tremenda pioggia di ordigni. Violente esplosioni hanno scosso Kiev nella notte - quella tra giovedì e venerdì - segnata dalle sirene d'allarme e dal fragore della contraerea. Secondo le autorità, è il raid più massiccio mai lanciato dalle truppe russe dall'inizio della guerra: la contraerea ucraina sostiene che le forze di Mosca abbiano lanciato contro il Paese il numero record di 539 droni e 11 missili. Il bilancio ufficiale è di 1 morto e 26 feriti. CECCARELLI - PAGINE 2-5

Ma senza i missili
l'Ucraina è finita

ANNAZAFESOVA - PAGINA 4

BLITZ ALLA CAMERA PER L'AUMENTO DEI PEDAGGI. POI FDI SI SFILA

Autostrade, è lite sui rincari Salvini: via l'emendamento

BARBERA, CARRATELLI

Succede tutto nel giro di sette ore. I partiti di centrodestra presentano un emendamento che prevede un aumento dei pedaggi autostradali dal primo agosto. Lo firmano i relatori di maggioranza al decreto Infrastrutture, in discussione alla Camera: due deputati di Fratelli d'Italia, uno della Lega e uno di Forza Italia. Tutti d'accordo sulla necessità di integrare il canone annuo corrisposto ad Anas «di un ulteriore importo». TIRRITO - PAGINE 14 E 15

IL MEDIO ORIENTE

Hamas dice sì
al piano degli Usa
La tregua a Gaza
ora è più vicina

DOMENICO QUIRICO



La base di una buona diplomazia è la precisione. Il principale nemico di una buona diplomazia è l'imprecisione. La principale fonte di approssimazione, che sfiora talora il dilettantismo e la bugia, nell'era post diplomatica di Trump e vassalli è l'ossessione dell'annuncio, il fideistico vassallaggio alla ipotetica «promessa mantenuta», al tweet trionfalistico, alla conferenza stampa trionfale prima di partire per la partita di golf per annunciare: come avevo ordinato... ovvero solenni corbellerie. DEL GATTO, MAGRI - PAGINE 6 E 7

LE ANALISI

Il diritto di morire
e la viltà di Stato

SERENA SILEONI - PAGINA 25

Se Delmastro scopre
i dolori delle carceri

MAURO PALMA - PAGINA 25

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

Buongiorno

Solamente un Paese stupido come il nostro può rievocare periodicamente Elsa Fornero per un piano in conferenza stampa, anziché per la riforma annunciata nella conferenza stampa medesima, e con cui si aggiustarono i conti di un Paese spiantato (e ingrato). In questi giorni è stata ripetutamente accostata a Rachel Reeves, la ministra britannica in lacrime durante il "question time" alla Camera dei Comuni. Fornero ha affidato al Foglio una lettera di protesta per i sarcasmi da cui Reeves è stata travolta, e in effetti una delle tante bizzarrie di questi nostri tempi ottusi ha a che vedere col pianto delle donne e degli uomini. Se piangono le donne si ridacchia, se piangono gli uomini si apprezza il coraggio di essere moderni e non nascondere la propria fragilità. Negli ultimi anni abbiamo visto sconfi-

Le lacrime di Omero

MATTIA FELTRI

nate fragilità: presidenti degli Stati Uniti (da Bush jr a Barack Obama), maschi alfa del calcio (da Cristiano Ronaldo a Zlatan Ibrahimovic), e poi cantanti, attori, atleti olimpici, registi, attori, partecipanti di reality: ogni giorno una fragilità maschile ci appare come la conquista della contemporaneità. Però gli uomini, intesi i maschi, piangono da sempre perché la condizione umana è miserabile. E avremmo dovuto smettere di parlarne e di stupirci da secoli, da quando Priamo e Achille mescolano le loro lacrime nel ventiquattresimo canto dell'Iliade. Priamo è un padre che piange il figlio morto ai piedi di chi glielo ha ucciso; Achille è un figlio che piange perché l'uomo ai suoi piedi gli ha ricordato il padre vecchio e lontano. Di questo nostro destino ci parlavano le lacrime di Omero.

VIENI A STUPIRTI
SUMMER GARDEN
dei Giardini di Villa Taranto





UK6342-CHI-1030
FinanzaESD

Vanguard
VALUE TO INVESTORS



MINI-DOLLARO COME SFRUTTARLO IN 5 MOSSE **RIFUGIO PERCHÉ L'ORO RITORNERÀ A CORRERE**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

€ 4,50 Sabato 5 Luglio 2025 Anno XXXVII - Numero 131 MF il quotidiano dei mercati finanziari *L'espresso* Spedite in A.P. art. 1 c.1 L. 4808, DCB Milano

DIFESA CON LA SPESA AL 5% DEL PIL

Riarmo, quanto rende un portafoglio da NATO



PAGELLA MELONI DOPO MILLE GIORNI

Promossa in borsa e Btp rimandata in pil e debito



A Mps basta il 35% di Piazzetta Cuccia, ma perderebbe i benefici fiscali. Il vero nodo sarà il giudizio, tra accuse e rilanci, di piccoli e grandi soci. Ecco cosa può succedere

SE MEDIOBANCA VA AL MONTE

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Giovedì 4 luglio **Ennio Doris** avrebbe compiuto 85 anni, essendo nato appunto questo giorno del mese del 1940, cioè in un anno in cui larga parte del mondo più civilizzato era in guerra per le follie di **Adolf Hitler**.

Allora io non c'ero perché sono nato quando la guerra era già finita; quindi, in un certo senso sono stato privilegiato rispetto a Ennio, che essendo infante proprio nel mezzo della guerra ha sicuramente maturato tutta la saggezza e il sentimento sociale che lo ha animato in ogni sua attività. Proprio per la lezione che il creatore di **Mediolanum** ha lasciato in primo luogo ai suoi figli ma a mio avviso all'Italia intera (e forse di più) ho deciso, sperando che i lettori apprezzino, di ripubblicare l'intervista che feci a Ennio quando era per l'ultima volta in ospedale. In

essa infatti, il fondatore di Mediolanum dà una lezione che proprio in questo momento, in particolare il mondo bancario, finanziario ed economico, impegnato in tre o quattro battaglie campali per il predominio dell'uno sugli altri, dovrebbe tenere ben presente:

- 1) il fondamentale ruolo che la finanza dovrebbe avere (e quasi mai ha) a favore del miglioramento delle condizioni sociali di tutti i cittadini della terra;
- 2) la voglia di intraprendere pensando non solo a se stessi ma

ANTHROPIC VS APPLE

Sull'intelligenza artificiale è sfida tra Davide e Golia

AI MASSIMI STORICI IN BORSA

Labriola ringrazia il Brasile Quanto vale il gioiello di Tim

GLI ITALIANI SCELGONO L'ESTERO

Una casa al mare low cost? I prezzi in Spagna e Grecia

PERCHÉ SEI UNICO



CREDEM | **EUROMOBILIARE PRIVATE BANKING**

Meriti una banca che non ti farà mai sentire un numero. Dove verrai accolto da persone speciali, ascoltato in ogni momento e supportato da professionisti attenti. E dove il tuo patrimonio sarà accolto con cura ed attenzione.

Perché sei unico.

Vieni a scoprire il nostro modo di fare private banking su www.credemuromobiliarepb.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni economiche e modalità dei prestiti e servizi offerti, si rimanda ai Fogli Informativi, alle informazioni allora per gli investitori e ai documenti contrattuali disponibili gratuitamente in filiale e sul sito www.credemuromobiliarepb.it da leggere attentamente prima della sottoscrizione. Credem Euromobiliare Private Banking S.p.A. - Sede legale via Emilia San Pietro 4, 00121 Roma, Italia - Iscritta all'Albo delle Banche (n. 4.4999) e all'Albo dei Gruppi Bancari tenuto dalla Banca d'Italia - Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento (ex art. 2487 bis c.c.) da parte di Credem Sanfilippo S.p.A. - Adesione al Fondo Interbancario di Tutela dei Depositi e al Fondo Nazionale di Garanzia Società autorizzata e vigilata da Banca d'Italia, CONSOB ed ISSV. www.credemuromobiliarepb.it

TRASPORTO MERCI SU FERRO: TRIESTE RIFERIMENTO EUROPEO PER SOSTENIBILITÀ E INTERMODALITÀ

(AGENPARL) - Fri 04 July 2025 TRASPORTO MERCI SU FERRO: TRIESTE RIFERIMENTO EUROPEO PER SOSTENIBILITÀ E INTERMODALITÀ Trieste, 4 luglio 2025 - Con una quota modale ferroviaria del 54%, il porto di Trieste si conferma una best practice non solo italiana, ma anche europea nel campo della logistica sostenibile. Il dato è stato evidenziato oggi a Napoli in occasione della presentazione del dodicesimo "rapporto sull'economia del mare", curato da SRM - Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Nel confronto con altri grandi scali europei - da Bremerhaven (46,4%) ad Amburgo (37,2%), fino a Rotterdam (10%) e Valencia (7%) - Trieste supera non solo la media italiana, ma anche la quota modale ferroviaria di questi importanti scali internazionali. In un contesto in cui l'UE ha fissato l'obiettivo del 30% di shift modale su ferro entro il 2030 e del 50% entro il 2050, "Trieste è già oggi oltre queste soglie. Sapevamo di avere numeri solidi sul trasporto merci via ferro, ma il confronto con altri porti europei dimostra quanto questo risultato sia rilevante anche in chiave internazionale. È un dato che rafforza il ruolo di Trieste e contribuisce a dare all'Italia una posizione più forte nel dibattito europeo sulla logistica sostenibile", ha evidenziato il commissario straordinario **Antonio Gurrieri**. Vanna Coslovich Head of External Relations Port Network Authority of the Eastern Adriatic Sea Via K. Ludwig von Bruck, 3 34144 Trieste - ITA porto.trieste.it Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Trasporto merci su ferro, Trieste riferimento europeo per sostenibilità e intermodalità

(FERPRESS) Trieste, 4 LUG Con una quota modale ferroviaria del 54%, il porto di Trieste si conferma una best practice non solo italiana, ma anche europea nel campo della logistica sostenibile. Il dato è stato evidenziato oggi a Napoli in occasione della presentazione del dodicesimo rapporto sull'economia del mare, curato da SRM Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Nel confronto con altri grandi scali europei da Bremerhaven (46,4%) ad Amburgo (37,2%), fino a Rotterdam (10%) e Valencia (7%) Trieste supera non solo la media italiana, ma anche la quota modale ferroviaria di questi importanti scali internazionali. In un contesto in cui l'UE ha fissato l'obiettivo del 30% di shift modale su ferro entro il 2030 e del 50% entro il 2050, Trieste è già oggi oltre queste soglie. Sapevamo di avere numeri solidi sul trasporto merci via ferro, ma il confronto con altri porti europei dimostra quanto questo risultato sia rilevante anche in chiave internazionale. È un dato che rafforza il ruolo di Trieste e contribuisce a dare all'Italia una posizione più forte nel dibattito europeo sulla logistica sostenibile, ha evidenziato il commissario straordinario **Antonio Gurrieri**.



Il Nautilus

Trieste

TRASPORTO MERCI SU FERRO: TRIESTE RIFERIMENTO EUROPEO PER SOSTENIBILITÀ E INTERMODALITÀ

Trieste - Con una quota modale ferroviaria del 54%, il porto di Trieste si conferma una best practice non solo italiana, ma anche europea nel campo della logistica sostenibile. Il dato è stato evidenziato oggi a Napoli in occasione della presentazione del dodicesimo "rapporto sull'economia del mare", curato da SRM - Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo . Nel confronto con altri grandi scali europei - da Bremerhaven (46,4%) ad Amburgo (37,2%), fino a Rotterdam (10%) e Valencia (7%) - Trieste supera non solo la media italiana, ma anche la quota modale ferroviaria di questi importanti scali internazionali. In un contesto in cui l'UE ha fissato l'obiettivo del 30% di shift modale su ferro entro il 2030 e del 50% entro il 2050, "Trieste è già oggi oltre queste soglie. Sapevamo di avere numeri solidi sul trasporto merci via ferro, ma il confronto con altri porti europei dimostra quanto questo risultato sia rilevante anche in chiave internazionale. È un dato che rafforza il ruolo di Trieste e contribuisce a dare all'Italia una posizione più forte nel dibattito europeo sulla logistica sostenibile", ha evidenziato il commissario straordinario **Antonio Gurrieri**.



Il Nautilus

Trieste

"LA MOBILITÀ DA E PER L'AREA DI ESPANSIONE PORTUALE" - SECONDO INCONTRO DEL DIBATTITO PUBBLICO SUL PROGETTO DEL NUOVO MOLO VIII - ONLINE, MARTEDÌ 8 LUGLIO, ORE 17:00

Trieste - Prosegue il ciclo di dibattiti pubblici sul progetto di riqualificazione del Molo VIII del Porto di Trieste. Il secondo incontro si terrà martedì 8 luglio, dalle ore 17.00 alle 19.30, in modalità online. Aperto a tutti i cittadini, le associazioni, i comitati, gli enti pubblici e gli altri soggetti interessati, l'appuntamento sarà dedicato al tema "La mobilità da e per l'area di espansione portuale", con l'obiettivo di illustrare le soluzioni previste nel breve e medio-lungo periodo per l'accesso e l'uscita dal terminal, sia per quanto concerne la viabilità, sia per la connessione alle reti ferroviarie. A portare i loro contributi saranno: -Andrea Mariotto, coordinatore del dibattito (Avventura Urbana); -Eric Marcone, Direttore pianificazione, ambiente ed energia - **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**; -Guyonne Querner, Project Manager - Logistica Giuliana; -Marco Vallar, Progettista - Logistica Giuliana; -Ing. Paolo Crescenzi, Direttore Infrastrutture Ferroviarie e Stradali - **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. La partecipazione all'incontro è gratuita, ma è necessaria l'iscrizione online attraverso il sito <https://www.dpmoloottavotrieste.it/>, dove è disponibile anche il calendario completo degli incontri futuri.

Il Nautilus

"LA MOBILITÀ DA E PER L'AREA DI ESPANSIONE PORTUALE" - SECONDO INCONTRO DEL DIBATTITO PUBBLICO SUL PROGETTO DEL NUOVO MOLO VIII - ONLINE, MARTEDÌ 8 LUGLIO, ORE 17:00



07/04/2025 19:16

Trieste - Prosegue il ciclo di dibattiti pubblici sul progetto di riqualificazione del Molo VIII del Porto di Trieste. Il secondo incontro si terrà martedì 8 luglio, dalle ore 17.00 alle 19.30, in modalità online. Aperto a tutti i cittadini, le associazioni, i comitati, gli enti pubblici e gli altri soggetti interessati, l'appuntamento sarà dedicato al tema "La mobilità da e per l'area di espansione portuale", con l'obiettivo di illustrare le soluzioni previste nel breve e medio-lungo periodo per l'accesso e l'uscita dal terminal, sia per quanto concerne la viabilità, sia per la connessione alle reti ferroviarie. A portare i loro contributi saranno: -Andrea Mariotto, coordinatore del dibattito (Avventura Urbana); -Eric Marcone, Direttore pianificazione, ambiente ed energia - **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**; -Guyonne Querner, Project Manager - Logistica Giuliana; -Marco Vallar, Progettista - Logistica Giuliana; -Ing. Paolo Crescenzi, Direttore Infrastrutture Ferroviarie e Stradali - **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. La partecipazione all'incontro è gratuita, ma è necessaria l'iscrizione online attraverso il sito <https://www.dpmoloottavotrieste.it/>, dove è disponibile anche il calendario completo degli incontri futuri.

Il Porto di Trieste riferimento europeo nel campo della logistica sostenibile

Spostamenti su ferrovia al 54%. Il Commissario straordinario Gurrieri: "Già oltre le soglie fissate dalla UE per il 2030 per il passaggio su ferro" Il Porto di Trieste si conferma riferimento europeo nel campo della logistica sostenibile, con una quota modale ferroviaria del 54%. Il dato è stato evidenziato oggi a Napoli alla presentazione del dodicesimo "Rapporto sull'economia del mare" curato da SRM - Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo. Nel confronto con altri grandi scali europei - da Bremerhaven (46,4%) ad Amburgo (37,2%), fino a Rotterdam (10%) e Valencia (7%) - Trieste supera non solo la media italiana, ma anche la quota modale ferroviaria di questi importanti scali internazionali. In un contesto in cui l'UE ha fissato l'obiettivo del 30% di shift modale su ferro entro il 2030 e del 50% entro il 2050, "Trieste è già oggi oltre queste soglie. Sapevamo di avere numeri solidi sul trasporto merci via ferro, ma il confronto con altri porti europei dimostra quanto questo risultato sia rilevante anche in chiave internazionale. È un dato che rafforza il ruolo di Trieste e contribuisce a dare all'Italia una posizione più forte nel dibattito europeo sulla logistica sostenibile", ha evidenziato il commissario straordinario Antonio Gurrieri.



Savona, sulla spiaggia di Zinola un'altra deposizione di tartaruga caretta caretta

Sulla spiaggia libera di Zinola, a Savona, è ufficialmente confermata una nuova nidificazione di tartaruga Caretta caretta. Ieri mattina, 3 luglio, all'alba un esemplare è stato visto durante la fase di deposizione nei pressi del Chiosco 11 e quindi nel suo ritorno al mare. 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. Quello di Zinola è il quarto nido in Liguria nel 2025, dopo quelli di Celle Ligure, Sestri Levante e Arma di Taggia, e l'undicesimo dal 2021 a oggi. 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. 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



07/04/2025 10:41

Sulla spiaggia libera di Zinola, a Savona, è ufficialmente confermata una nuova nidificazione di tartaruga Caretta caretta. Ieri mattina, 3 luglio, all'alba un esemplare è stato visto durante la fase di deposizione nei pressi del Chiosco 11 e quindi nel suo ritorno al mare. 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. Quello di Zinola è il quarto nido in Liguria nel 2025, dopo quelli di Celle Ligure, Sestri Levante e Arma di Taggia, e l'undicesimo dal 2021 a oggi. 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. 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

BizJournal Liguria

Savona, Vado

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.

Sindacati, vicenda terminal Spinelli mette a rischio lavoratori

Non parliamo di numeri ma di persone, padri e madri di famiglia "Apprendiamo con forte preoccupazione le recenti dinamiche politiche e gli scambi accusatori a mezzo stampa riguardanti la concessione Spinelli-Hapag nel porto di Genova. La politica ha il dovere di agire con responsabilità, e in questo momento di incertezza, l'unica certezza che chiediamo è la tutela delle centinaia di posti di lavoro che dipendono dal lavoro svolto presso questo terminal. Qui non si parla di numeri, ma di persone, padri e madri di famiglia, che con il loro lavoro quotidiano contribuiscono alla ricchezza e all'operatività del Porto di Genova, vera risorsa strategica per l'intero territorio". Lo denunciano in una nota i sindacati ;Filt Cgil;;, ;Fit Cisl ;e ;;;Ultrasporti. "Noi non siamo interessati alle dispute politiche o agli schieramenti di bandiera, la nostra priorità assoluta è la garanzia occupazionale, ogni attacco, ogni azione, ogni decisione deve tenere conto dell'impatto sul futuro dei lavoratori e delle loro famiglie, non possiamo permettere che i giochi politici o peggio di bottega, mettano a repentaglio la sopravvivenza stessa di così tante famiglie. Chiediamo con forza a tutte le parti in causa, istituzioni, partiti politici ed Autorità di Sistema di mettere immediatamente da parte le diatribe e di concentrarsi su soluzioni concrete che garantiscano la piena occupazione per i dipendenti interessati del terminal, e della logistica merci collegata ad esso senza se e senza ma. È indispensabile che si crei un tavolo di confronto urgente e permanente dove l'unica agenda sia la salvaguardia dei livelli occupazionali, non lasceremo soli i lavoratori nè le loro famiglie, tantomeno in questo clima accusatorio ed incerto, il futuro di queste persone merita chiarezza e certezze immediate, le proroghe debbono servire a studiare soluzioni per i lavoratori e le lavoratrici interessati e non solo per una effimera burocrazia portuale. Ricordiamo che la proroga è stata votata all'unanimità dalla commissione consultiva del porto dove sono insediate anche le parti sociali e sindacali, che hanno quale unico obiettivo la continuità operativa e lavorativa. Siamo pronti a mobilitarci e a utilizzare ogni forma di lotta necessaria a tutelare i diritti ed il futuro dei dipendenti diretti e collegati al Genoa Port Terminal".



Genova Today

Genova, Voltri

Battesimo in porto per la nuova nave Gnv Orion: Federica Pellegrini la madrina

, il 26esimo traghetto di nuova generazione della 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. Il fischio delle sirene 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 bordo. Gnv Orion Al comando Salvatore Provenzano, 109 i membri dell'equipaggio. La nave, realizzata nel cantiere navale Guangzhou Shipyard International 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. Ha 433 cabine e una capacità di carico di 1.700 passeggeri. Al pari delle altre 7 nuove unità che fanno parte del piano di rinnovamento della flotta 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. "Dare il benvenuto alla 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 - ha detto la sindaca Silvia Salis -. 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. È così che costruiamo il futuro, guardando alla nostra storia, alla vocazione naturale di questa città, ma con il pensiero rivolto alle nuove generazioni - anche attraverso scelte sostenibili, come il cold ironing, per cui Gnv Orion è predisposta - che riducono l'impatto ambientale e rendono più forte l'alleanza tra **porto** e città." "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



Genova Today

Genova, Voltri

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 aggiunto Matteo Catani, amministratore delegato di GNV.

Il Nautilus

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** -Ieri sotto la Lanterna a **Genova** è stata battezzata ufficialmente GNV Orion, il 26esimo tragheto 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



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 -Ieri sotto la Lanterna a Genova è stata battezzata ufficialmente GNV Orion, il 26esimo tragheto 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.

Il Nautilus

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

Il Nautilus

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.

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Battesimo a Genova per "GNV Orion"

È la seconda di otto nuove navi che, grazie a un investimento superiore ad un miliardo di euro, porteranno in soli cinque anni a un significativo rinnovamento della flotta. Sotto la Lanterna a **Genova**, è stata battezzata ufficialmente ieri 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 sotto la lente 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. Condividi Tag gnv Articoli correlati.



È la seconda di otto nuove navi che, grazie a un investimento superiore ad un miliardo di euro, porteranno in soli cinque anni a un significativo rinnovamento della flotta. Sotto la Lanterna a Genova, è stata battezzata ufficialmente ieri 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

GNV Orion: il battesimo a Genova con Federica Pellegrini come madrina

Genova Giovedì 3 luglio **Genova** ha ospitato la cerimonia di battesimo ufficiale della GNV Orion, il ventiseiesimo traghetto di nuova generazione che entra a far parte della flotta di GNV, compagnia del Gruppo MSC. La GNV Orion, ormeggiata nel **porto** di **Genova** accanto alla sua gemella GNV Polaris, è la seconda imbarcazione consegnata a GNV nell'ambito del piano di modernizzazione e potenziamento della flotta. Questo programma prevede l'introduzione di ulteriori sei nuovi traghetti di ultima generazione, alimentati a GNL (Gas Naturale Liquefatto), 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, 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



Genova Giovedì 3 luglio Genova ha ospitato la cerimonia di battesimo ufficiale della GNV Orion, il ventiseiesimo traghetto di nuova generazione che entra a far parte della flotta di GNV, compagnia del Gruppo MSC. La GNV Orion, ormeggiata nel porto di Genova accanto alla sua gemella GNV Polaris, è la seconda imbarcazione consegnata a GNV nell'ambito del piano di modernizzazione e potenziamento della flotta. Questo programma prevede l'introduzione di ulteriori sei nuovi traghetti di ultima generazione, alimentati a GNL (Gas Naturale Liquefatto), 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

MenteLocale

Genova, Voltri

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. 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 ci sono spazi dedicati ad 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, 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. 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 CO2 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.

MenteLocale

Genova, Voltri

della compagnia e le più capienti sul Mediterraneo. Argomenti trattati **Genova** Attualità Viaggi Potrebbe interessarti anche GNV Orion: il battesimo a **Genova** con Federica Pellegrini come madrina Addio ad Antonio Bozzi, storico librario della libreria di via Cairoli Caldo a **Genova**: bollino rosso fino a sabato 5 luglio. Temperature roventi, ma domenica arrivano i temporali Prossimamente Leone XIV. La via disarmata e disarmante, presentazione del libro di Antonio Preziosi Festival dello Spazio 2025 a Busalla, dal cibo dei futuri astronauti agli scenari geopolitici ALLA SCOPERTA DELL'ARMA VEIRANA, TREKKING ARCHEOLOGICO Newsletter Eventi Resta aggiornato su tutti gli eventi a **Genova** e dintorni, iscriviti gratis alla newsletter Registrati.

Genova guarda a Oriente: Spediporto rafforza i legami con Shenzhen

GENOVA Prosegue il percorso di internazionalizzazione promosso da Spediporto con un nuovo, significativo tassello nel dialogo economico tra Genova e l'Estremo Oriente. Nei giorni scorsi l'associazione genovese ha accolto una delegazione della Shenzhen Logistics and Supply Chain Management Association, guidata dal Segretario Generale Yanling Zheng, per un incontro ad alto livello nella sede istituzionale di via Balleydier. Ad accogliere gli ospiti il presidente di Spediporto, Andrea Giachero, affiancato da Stefano De Paoli, Senior Representative di InvestHK, l'ente governativo per la promozione degli investimenti nella regione amministrativa speciale di Hong Kong. Al centro del confronto, le opportunità logistiche offerte dal sistema portuale e retroportuale ligure, in particolare quelle connesse alla Zona Logistica Semplificata e alla Zona Franca Doganale interclusa. Particolare attenzione è stata riservata al ruolo di GOAS (Genova Airport System) e del cargo aereo, con l'aeroporto "Cristoforo Colombo" indicato come potenziale snodo strategico per il traffico legato all'e-commerce, in continua espansione e sempre più orientato verso canali logistici veloci e integrati. Durante l'incontro, la delegazione cinese ha illustrato anche le prospettive offerte dalla Greater Bay Area e ha annunciato un prossimo appuntamento fieristico di rilievo a Shenzhen, che potrebbe rappresentare una nuova occasione di promozione e attrazione per investitori interessati al territorio ligure. Il dialogo si inserisce in una rete di relazioni bilaterali ormai consolidata, che vede Spediporto protagonista da tempo in Asia. Proprio in questi giorni il Direttore Generale Giampaolo Botta è presente all'Expo di Osaka, importante vetrina per il sistema Italia e per la Liguria nel mercato giapponese. Botta aveva già guidato in passato missioni istituzionali tra Hong Kong, Shenzhen e Vietnam, rafforzando un percorso diplomatico-commerciale che oggi si traduce in un concreto interesse per lo sviluppo di piattaforme logistiche integrate. Un percorso che conferma la strategia di Spediporto: costruire ponti operativi tra la Liguria e le capitali della nuova economia globale.



Port News

Genova, Voltri

Battezzata nel porto di Genova la GNV Orion

Oggi 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. La nave, realizzata nel cantiere navale Guangzhou Shipyard International 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. Ha 433 cabine e una capacità di carico di 1.700 passeggeri. 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 ha dichiarato Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di GNV. Nel giro di cinque anni, una parte rilevante della flotta sarà interamente rinnovata. Con l'aggiunta di circa il 60% di tonnellaggio ha aggiunto, sottolineando che si tratta di un dato significativo che conferma il forte impegno del Gruppo MSC a favore non solo di GNV, ma dell'intero sistema italiano dei trasporti.



Primo Magazine

Genova, Voltri

Battesimo a Genova per GNV Orion

4 luglio 2025 - 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.



Scontro fra Rixi e il Pd: "Macché salva-Spinelli, il nostro è un emendamento salva-porti" 04 Luglio 2025 - Monica Zunino

Il provvedimento non si applica alla concessione del terminal Gpt, perché non si può retrodatare rispetto alla sentenza del Consiglio di Stato. Il democratico Orlando insiste: "Noi siamo contro". Il viceministro: "Abbiamo il dovere di costruire soluzioni concrete per l'interesse nazionale" **Genova** - L'emendamento sulle concessioni portuali al Decreto Infrastrutture, può essere un salva-porti ma non è un salva-Spinelli, anzi non si può applicare, oggi, al caso della concessione del terminal Gpt in quanto non si applica a sentenze in giudicato. Il viceministro a Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi (nella foto) replica esasperato al Pd che aveva chiesto il ritiro dell'emendamento sostenendo che fosse studiato ad hoc per aggirare la sentenza del consiglio di Stato che aveva annullato la concessione del Gpt al gruppo Spinelli (Spinelli 51%, Hapag Lloyd 49%) e rincara la dose. "Se sapessero leggere l'emendamento capirebbero che non si applica a Spinelli e il governo lo riformulerà", dice e spiega: "Sarà un emendamento generalista, per fare in modo che non ci sia una situazione non gestibile nei prossimi mesi nei porti a seguito dell'applicazione di una sentenza. Non si applica al caso Spinelli, perché non si applica a sentenze in giudicato. Serve per dare certezza agli investimenti. Sarà scritto, per dipanare qualsiasi dubbio, che è in attesa di una riforma generale e non si applica a sentenze in giudicato. Poi forse il Pd è contrario a questo emendamento perché guarda probabilmente a qualche altro operatore che li ha aiutati in campagna elettorale" La sentenza del Consiglio di Stato, in effetti, rischia di innescare una situazione a catena non solo nel **porto** di **Genova** (dove le concessioni in bilico sarebbero 12, dal Terminal San Giorgio alla Saar, a Stazioni marittime), ma a livello nazionale. Ma è comunque a **Genova** che si infiamma lo scontro, fra il Pd e il viceministro leghista. Il viceministro parla a margine del convegno Uilm a **Genova** sull'underwater e fuori dalla sala volano scintille con Alberto Pandolfo, genovese, deputato del Pd proprio sulla richiesta di ritiro. "L'emendamento non è lo strumento giusto, bisogna fare una norma più complessiva" dice Pandolfo. A stretto giro di posta arriva a distanza anche la controreplica scritta dell'ex ministro del Lavoro ed esponente Pd, nonché ex candidato alle regionali della Liguria contro Marco Bucci, Andrea Orlando. "Utilizzando le solite argomentazioni diffamanti e gettando fango nel ventilatore in realtà si ammette una clamorosa marcia indietro quando si parla di "riformulazione" dell'emendamento sulle concessioni portuali" dice Orlando. "Il Pd, caro Rixi, è contro l'emendamento al DI infrastrutture - aggiunge - perché è contrario da sempre a norme fatte per cancellare le sentenze della magistratura, tanto più quando queste norme servono a sanare situazioni concessorie definite da oligarchie in modo opaco". E infine: "Se vuoi discutere di come sono state finanziate le campagne elettorali in Liguria e a **Genova** in questi anni e della vergogna che vuoi fare approvare



Il provvedimento non si applica alla concessione del terminal Gpt, perché non si può retrodatare rispetto alla sentenza del Consiglio di Stato. Il democratico Orlando insiste: "Noi siamo contro". Il viceministro: "Abbiamo il dovere di costruire soluzioni concrete per l'interesse nazionale" Genova - L'emendamento sulle concessioni portuali al Decreto Infrastrutture, può essere un salva-porti ma non è un salva-Spinelli, anzi non si può applicare, oggi, al caso della concessione del terminal Gpt in quanto non si applica a sentenze in giudicato. Il viceministro a Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi (nella foto) replica esasperato al Pd che aveva chiesto il ritiro dell'emendamento sostenendo che fosse studiato ad hoc per aggirare la sentenza del consiglio di Stato che aveva annullato la concessione del Gpt al gruppo Spinelli (Spinelli 51%, Hapag Lloyd 49%) e rincara la dose. "Se sapessero leggere l'emendamento capirebbero che non si applica a Spinelli e il governo lo riformulerà", dice e spiega: "Sarà un emendamento generalista, per fare in modo che non ci sia una situazione non gestibile nei prossimi mesi nei porti a seguito dell'applicazione di una sentenza. Non si applica al caso Spinelli, perché non si applica a sentenze in giudicato. Serve per dare certezza agli investimenti. Sarà scritto, per dipanare qualsiasi dubbio, che è in attesa di una riforma generale e non si applica a sentenze in giudicato. Poi forse il Pd è contrario a questo emendamento perché guarda probabilmente a qualche altro operatore che li ha aiutati in campagna elettorale" La sentenza del Consiglio di Stato, in effetti, rischia di innescare una situazione a catena non solo nel porto di Genova (dove le concessioni in bilico sarebbero 12, dal Terminal San Giorgio alla Saar, a Stazioni marittime), ma a livello nazionale. Ma è comunque a Genova che si infiamma lo scontro, fra il Pd e il viceministro leghista. Il viceministro parla a margine del convegno Uilm a Genova sull'underwater e fuori dalla sala volano scintille con

Ship Mag

Genova, Voltri

in sede pubblica sono a completa disposizione ". Controreplica di Rixi. "Da un ex ministro della Giustizia ci si aspetterebbe una conoscenza più approfondita del diritto e meno superficialità nell'affrontare temi complessi come quello delle concessioni portuali. L'emendamento al DL Infrastrutture non cancella sentenze, ma interviene per colmare un vuoto normativo che sta generando incertezza e stallo in un settore strategico per il Paese. Le campagne elettorali sono finite. Chi ha avuto responsabilità di governo dovrebbe saper distinguere tra la propaganda e il dovere di costruire soluzioni concrete per l'interesse nazionale. Per quanto riguarda il nostro ministero, va chiarito che non abbiamo presentato alcun emendamento, ma abbiamo contribuito alla riformulazione del testo in modo tale da escludere esplicitamente qualsiasi applicazione a sentenze già passate in giudicato. A questo punto, mi auguro che il Partito Democratico, in coerenza con le sue dichiarazioni, scelga di votare a favore della norma, nell'interesse delle imprese, dei lavoratori e della certezza del diritto".

Shipping Italy

Genova, Voltri

Banditi i lavori di Fase B della diga di Genova con un 'premio' alla rapidità

Come previsto, ottenuta la copertura finanziaria extra resasi necessaria per i sovraccosti emersi rispetto alla progettazione, il commissario straordinario all'opera Marco Bucci (presidente di Regione Liguria) ha provveduto a pubblicare il bando di gara per i lavori della Fase B della nuova diga di **Genova**. L'importo a base di gara è di 444,14 milioni di euro, comprensivi di 337 di lavori, 5 di oneri della sicurezza e 102 di costi della manodopera, con le ultime due voci non ribassabili (con possibilità, di salire a 532,97 secondo la richiamata previsione del nuovo Codice degli appalti di modifica dei contratti in corso di esecuzione), a fronte di una copertura di 469,8 milioni di euro. La revisione dei prezzi è disciplinata, oltre che dal Codice, dal capitolato speciale di gara che però non è stato reso pubblico dalla struttura commissariale, così come gli elaborati progettuali del progetto approvato. Il termine per la presentazione delle offerte non è ancora stato fissato, così come col bando si stabilisce che solo dopo tale fissazione verrà individuata la commissione giudicatrice. Stabilito invece il criterio di valutazione che per tre quarti prenderà in considerazione l'offerta tecnica e per un quarto quella economica, sulla base dei ribassi della base d'asta. A pesare, da un punto di vista tecnico, saranno in particolare i ribassi della tempistica prevista, fissata da progetto in 1.188 giorni, cioè poco più di tre anni e tre mesi. Nel frattempo Bucci, intervenendo all'incontro organizzato dalla Uilm dal titolo "Mare, logistica, underwater: al centro del mercato c'è la Liguria", ha per la prima volta accennato alla valenza di infrastruttura difensiva strategica che potrebbe avere la diga: "La nuova diga di **Genova** è un investimento con effetti concreti sull'efficienza portuale e sulla competitività del sistema logistico. Un'infrastruttura strategica che va protetta con mezzi nautici, sistemi di cybersecurity e il contributo della Marina Militare. La nuova diga consentirà di recuperare tre milioni di metri quadrati di acqua protetta, uno dei quali sarà costituito da infrastrutture: più spazi da destinare a investimenti strategici, anche per il diporto". Un richiamo di una valenza militare dell'opera (del resto già abbozzata nel recente allegato infrastrutture al Documento di finanza pubblica) di cui, come rivelato da SHIPPING ITALY nel recente passato, l'Autorità di sistema portuale e la struttura commissariale hanno già discusso con i ministeri competenti in ottica di eventuale adesione italiana agli strumenti europei per il piano di riarmo continentale. E che oggi assume ancor più significato dopo l'impegno assunto pochi giorni fa dall'Italia di portare la propria spesa militare al 5% del Pil: una quota dell'1,5% potrebbe come noto esser coperta anche da infrastrutture. I riferimenti di Bucci alla valenza strategica dell'infrastruttura, alla cybersecurity e il contributo della Marina Militare sembrano andare proprio in quella direzione.



Porti Base d'asta a 444,1 milioni di euro, 3 anni e 3 mesi di durata (ribassabile), termine per le offerte da fissare. Bucci richiama il ruolo militare-difensivo dell'infrastruttura di Andrea Moizo. Come previsto, ottenuta la copertura finanziaria extra resasi necessaria per i sovraccosti emersi rispetto alla progettazione, il commissario straordinario all'opera Marco Bucci (presidente di Regione Liguria) ha provveduto a pubblicare il bando di gara per i lavori della Fase B della nuova diga di Genova. L'importo a base di gara è di 444,14 milioni di euro, comprensivi di 337 di lavori, 5 di oneri della sicurezza e 102 di costi della manodopera, con le ultime due voci non ribassabili (con possibilità, di salire a 532,97 secondo la richiamata previsione del nuovo Codice degli appalti di modifica dei contratti in corso di esecuzione), a fronte di una copertura di 469,8 milioni di euro. La revisione dei prezzi è disciplinata, oltre che dal Codice, dal capitolato speciale di gara che però non è stato reso pubblico dalla struttura commissariale, così come gli elaborati progettuali del progetto approvato. Il termine per la presentazione delle offerte non è ancora stato fissato, così come col bando si stabilisce che solo dopo tale fissazione verrà individuata la commissione giudicatrice. Stabilito invece il criterio di valutazione che per tre quarti prenderà in considerazione l'offerta tecnica e per un quarto quella economica, sulla base dei ribassi della base d'asta. A pesare, da un punto di vista tecnico, saranno in particolare i ribassi della tempistica prevista, fissata da progetto in 1.188 giorni, cioè poco più di tre anni e tre mesi. Nel frattempo Bucci, intervenendo all'incontro organizzato dalla Uilm dal titolo "Mare, logistica, underwater: al centro del mercato c'è la Liguria", ha per la prima volta accennato alla valenza di infrastruttura difensiva strategica che potrebbe avere la diga: "La nuova diga di Genova è un investimento con effetti concreti sull'efficienza portuale e sulla competitività del sistema logistico. Un'infrastruttura strategica che

Shipping Italy

Genova, Voltri

La carichi degli oltre 900 al Youngster Shipping Summer Party di Assagenti Giovani

Genova - Oltre 900 giovani professionisti dello shipping rigorosamente under 40 (salvo false dichiarazioni anagrafiche) hanno partecipato alla quarta edizione dello Youngster Shipping Summer Party organizzato a **Genova**, presso Villa Torre, dal Gruppo Giovani di Assagenti. L'associazione degli agenti raccomandatori e mediatori marittimi quest'anno ha ulteriormente arricchito il palinsesto della serata con un gioco a quiz al quale hanno partecipate varie squadre divise per aziende e ha assegnato il premio "best in blue" per la miglior tesi in ambito shipping grazie alla collaborazione con il Dipartimento di Economia dell'Università di **Genova**. Il presidente del Gruppo Giovani, Lorenzo Giacobbe, insieme a Gianluca Croce e ad altri membri dell'associazione hanno letto ed esaminato sei elaborati scegliendo infine di consegnare il premio Best in Blue ad Alberto De Gavi per la tesi di laurea magistrale in Programmazione e Controllo della Logistica Marittimo-Portuale intitolata "Nuclear Propulsion for Commercial Shipping: Challenges and Prospects". Nell'anno dei festeggiamenti per l'80° anniversario della fondazione di Assagenti, hanno presenziato alla serata diversi presidenti e rappresentanti di altre associazioni di categoria del cluster marittimo-portuale genovese e nazionali fra cui Paolo Pessina (Federagenti), Massimo Proglia (Ente Bilaterale degli agenti marittimi), Stefano Messina (Assarmatori), Davide Falteri (Federlogistica), Andrea Giachero (Spediporto), Nicolò Iguera (YoungShip Italia), oltre al vicesindaco Alessandro Terrile (Comune di **Genova**) e ad Alessio Piana (Regione Liguria). Come ogni anno lo Youngster Shipping Summer Party è un evento pensato e realizzato per far incontrare i giovani del mondo del settore marittimo, logistico e portuale. "L'obiettivo di questa serata è quello di favorire networking, collaborazione e un senso di comunità all'interno del cluster. Per renderci conto di quanti siamo e quanto possiamo valere per il nostro settore" ha sottolineato Lorenzo Giacobbe. Al quale hanno fatto eco le parole di Gianluca Croce che ha definito lo Youngster Shipping Summer Party "un evento che lascia ben sperare per il futuro" perchè "i ragazzi di oggi sono quelli che fra 20 anni occuperanno incarichi apicali delle nostre aziende".



Politica&Associazioni Novità di questa edizione sono stati un gioco a quiz per squadre divise per aziende e la consegna del premio "best in blue" per la miglior tesi in ambito shipping di Redazione SHIPPING ITALY Genova - Oltre 900 giovani professionisti dello shipping rigorosamente under 40 (salvo false dichiarazioni anagrafiche) hanno partecipato alla quarta edizione dello Youngster Shipping Summer Party organizzato a Genova, presso Villa Torre, dal Gruppo Giovani di Assagenti. L'associazione degli agenti raccomandatori e mediatori marittimi quest'anno ha ulteriormente arricchito il palinsesto della serata con un gioco a quiz al quale hanno partecipate varie squadre divise per aziende e ha assegnato il premio "best in blue" per la miglior tesi in ambito shipping grazie alla collaborazione con il Dipartimento di Economia dell'Università di Genova. Il presidente del Gruppo Giovani, Lorenzo Giacobbe, insieme a Gianluca Croce e ad altri membri dell'associazione hanno letto ed esaminato sei elaborati scegliendo infine di consegnare il premio Best in Blue ad Alberto De Gavi per la tesi di laurea magistrale in Programmazione e Controllo della Logistica Marittimo-Portuale intitolata "Nuclear Propulsion for Commercial Shipping: Challenges and Prospects". Nell'anno dei festeggiamenti per l'80° anniversario della fondazione di Assagenti, hanno presenziato alla serata diversi presidenti e rappresentanti di altre associazioni di categoria del cluster marittimo-portuale genovese e nazionali fra cui Paolo Pessina (Federagenti), Massimo Proglia (Ente Bilaterale degli agenti marittimi), Stefano Messina (Assarmatori), Davide Falteri (Federlogistica), Andrea Giachero (Spediporto), Nicolò Iguera (YoungShip Italia), oltre al vicesindaco Alessandro Terrile (Comune di Genova) e ad Alessio Piana (Regione Liguria). Come ogni anno lo Youngster Shipping Summer Party è un evento pensato e realizzato per far incontrare i giovani del mondo del settore marittimo, logistico e portuale.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Convegno di Uilm su mare, logistica e underwater. Il segretario Palombella: "Si parta dal rinnovo dei contratti"

Economia, occupazione, futuro della Blue economy. Sono questi i temi che hanno animato il convegno organizzato dalla Uilm oggi a **Genova** dal titolo "Mare, logistica, underwater, al centro del mercato c'è la Liguria" **Genova** - Economia, occupazione, futuro della Blue economy. Sono questi i temi che hanno animato il convegno organizzato dalla Uilm oggi a **Genova** dal titolo "Mare, logistica, underwater, al centro del mercato c'è la Liguria". E proprio sul rinnovo dei contratti della metalmeccanica è intervenuto il segretario nazionale della Uilm Rocco Palombella a **Genova**: "Abbiamo finalmente ricevuto la convocazione per la riapertura del tavolo per il 15 luglio. La nostra rivendicazione non era quella di avere il tavolo, ma di riaprirlo senza pregiudiziale. L'unica pregiudiziale è la nostra piattaforma, si ripartirà dal merito della piattaforma. Ci auguriamo che questo periodo molto lungo trascorso - più di un anno - faccia riflettere tutti, e soprattutto Federmeccanica e Assisital, nel considerare i rinnovi contrattuali un investimento per i lavoratori : se i lavoratori non hanno la possibilità di una copertura salariale, non hanno la possibilità di acquistare beni e servizi che le aziende producono". "Avere i 2

milioni di lavoratori del settore metalmeccanico con un rinnovo contrattuale fermo penso sia un segnale sbagliato ha detto Palombella - Abbiamo tutti la responsabilità di poterlo rinnovare senza che ci siano vinti e vincitori. Non è questo il tema. Dobbiamo dare a questi lavoratori che della manifattura fanno una condizione di vita di poter avere il loro contratto e speriamo che il giorno 15 ci sia inversione di tendenza". Rixi: "L'emendamento salva porti non si applica a Spinelli. Pd contrario? Forse qualcuno li ha aiutati in campagna elettorale" Il viceministro a Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi ha replicato al Pd genovese che aveva chiesto il ritiro dell'emendamento al decreto infrastrutture con l'accusa che fosse studiato ad hoc per aggirare la sentenza del Consiglio di Stato in base alla quale è stata annullata la concessione del terminal Gpt a Spinelli-Hapag. "Sarà un emendamento generalista - spiega Rixi - per fare in modo che non ci sia una situazione non gestibile nei prossimi mesi a seguito dell'applicazione di una sentenza. Non si applica al caso Spinelli, perché non si applica a sentenze in giudicato. Serve per dare certezza agli investimenti. Ci sarà scritto, per dipanare qualsiasi dubbio, che è in attesa di una riforma generale e non si applica a sentenze in giudicato. Poi forse il Pd è contrario a questo emendamento perché guarda probabilmente a qualche altro operatore che li ha aiutati in campagna elettorale", rilancia Rixi che lo ripete anche al parlamentare Pd Alberto Pandolfo, all'uscita della sala del convegno. E Pandolfo ribadisce: "Per noi l'emendamento non è lo strumento giusto, bisogna fare una norma più complessiva". Bucci: "Liguria pronta a investire per l'industria sottomarina" "Mare, logistica e tecnologie underwater sono direttrici strategiche su cui devono convergere imprese



Economia, occupazione, futuro della Blue economy. Sono questi i temi che hanno animato il convegno organizzato dalla Uilm oggi a Genova dal titolo "Mare, logistica, underwater, al centro del mercato c'è la Liguria". Genova - Economia, occupazione, futuro della Blue economy. Sono questi i temi che hanno animato il convegno organizzato dalla Uilm oggi a Genova dal titolo "Mare, logistica, underwater, al centro del mercato c'è la Liguria". E proprio sul rinnovo dei contratti della metalmeccanica è intervenuto il segretario nazionale della Uilm Rocco Palombella a Genova: "Abbiamo finalmente ricevuto la convocazione per la riapertura del tavolo per il 15 luglio. La nostra rivendicazione non era quella di avere il tavolo, ma di riaprirlo senza pregiudiziale. L'unica pregiudiziale è la nostra piattaforma, si ripartirà dal merito della piattaforma. Ci auguriamo che questo periodo molto lungo trascorso - più di un anno - faccia riflettere tutti, e soprattutto Federmeccanica e Assisital, nel considerare i rinnovi contrattuali un investimento per i lavoratori : se i lavoratori non hanno la possibilità di una copertura salariale, non hanno la possibilità di acquistare beni e servizi che le aziende producono". "Avere i 2 milioni di lavoratori del settore metalmeccanico con un rinnovo contrattuale fermo penso sia un segnale sbagliato ha detto Palombella - Abbiamo tutti la responsabilità di poterlo rinnovare senza che ci siano vinti e vincitori. Non è questo il tema. Dobbiamo dare a questi lavoratori che della manifattura fanno una condizione di vita di poter avere il loro contratto e speriamo che il giorno 15 ci sia inversione di tendenza". Rixi: "L'emendamento salva porti non si applica a Spinelli. Pd contrario? Forse qualcuno li ha aiutati in campagna elettorale" Il viceministro a Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi ha replicato al Pd genovese che aveva chiesto il ritiro dell'emendamento al decreto infrastrutture con l'accusa che fosse studiato ad hoc per aggirare la sentenza del Consiglio di Stato in base alla quale è

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

e istituzioni, con il necessario sostegno dello Stato - ha detto il presidente della Regione Liguria Marco Bucci - Regione Liguria è pronta a svolgere il proprio ruolo di facilitatore, promuovendo investimenti e sviluppo attraverso un dialogo costante tra pubblico e privato". La nuova Diga di **Genova** è un esempio concreto: "Si tratta - ha proseguito Bucci - di un investimento con effetti concreti sull'efficienza portuale e sulla competitività del sistema logistico. È giusto che lo Stato contribuisca a un'opera così rilevante per il futuro economico del Paese. Innovazione e tecnologia sono leve decisive: **Genova** è destinata a diventare un polo di riferimento anche nello sviluppo delle nuove energie, incluso il nucleare di nuova generazione". Nel comparto underwater, la Liguria si conferma protagonista grazie alla posa dei cavi sottomarini e alla nascita di un hub europeo per la gestione e distribuzione dei dati. "Un'infrastruttura strategica - ha sottolineato Bucci - che va protetta con mezzi nautici, sistemi di cybersecurity e il contributo della Marina Militare. E poi c'è la nautica da diporto, si tratta di un settore industriale con una filiera solida che va sostenuta con decisione, perché richiede spazi, cantieri, bacini e infrastrutture adeguate. L'Italia e l'Europa non possono permettersi di restare indietro rispetto ad altri continenti. La nuova diga consentirà di recuperare tre milioni di metri quadrati di acqua protetta, uno dei quali sarà costituito da infrastrutture: più spazi da destinare a investimenti strategici, anche per il diporto. Regione Liguria è pronta a guidare questo percorso, con una visione condivisa tra istituzioni e mondo produttivo". La replica di Orlando a Rixi: "Pd da sempre contrario a norme cancella-sentenze" Ha risposto a Rixi l'ex ministro del Lavoro ed esponente Pd Andrea Orlando: "Utilizzando le solite argomentazioni diffamanti e gettando fango nel ventilatore in realtà si ammette una clamorosa marcia indietro quando si parla di "riformulazione" dell'emendamento sulle concessioni portuali. Il Pd, caro Rixi, è contro l'emendamento al DI Infrastrutture perché è contrario da sempre a norme fatte per cancellare le sentenze della magistratura, tanto più quando queste norme servono a sanare situazioni concessorie definite da oligarchie in modo opaco. Se vuoi discutere di come sono state finanziate le campagne elettorali in Liguria e a **Genova** in questi anni e della vergogna che vuoi fare approvare in sede pubblica sono a completa disposizione". Bucci: "Senza aiuti all'industria navale l'Europa sarà penalizzata" Il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci, ha parlato del tema degli aiuti di Stato alla cantieristica navale, argomento già sollevato dal viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi: "La blue economy ha rappresentato il passato della regione e della città per più di mille anni, è il presente e il futuro. Abbiamo davanti una grossa sfida, negli altri continenti lo Stato aiuta questo tipo di industria, se non lo facciamo anche noi in Europa siamo penalizzati. Dobbiamo uniformare la situazione, non possiamo essere svantaggiati". Il presidente ha poi sottolineato l'importanza delle sovvenzioni statali come "una cosa accettabile se sono inquadrate in un contesto di coerenza e sviluppo" per poi fare degli esempi pratici legati a **Genova**: "Quando facciamo una struttura come la diga lo consideriamo un aiuto di Stato? E quando con la diga permettiamo l'ingresso delle grandi navi?". "Lo Stato e il pubblico fanno le infrastrutture, dopodiché il privato

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

viene a investire sulla base dell'investimento fatto dal pubblico - ha concluso - un euro di denaro pubblico produce dai due ai tre euro di investimento privato. Sono d'accordo con il viceministro Edoardo Rixi, perché dobbiamo essere competitivi". Bucci: "Genova può giocare un ruolo primario sulle aree ex-Ilva" Bucci ha anche risposto alle domande dei cronisti sul futuro delle aree ex Ilva: "Non possiamo dire niente, certamente è mia abitudine preparare piani B e piani C. Abbiamo parecchie strade aperte. Ho detto che Genova ha la possibilità di giocare un ruolo primario, che vuol dire investimenti, posti di lavoro, ricadute sul territorio e dare all'Italia l'acciaio di cui ha bisogno". A margine Bucci ha risposto anche sul dossier dell'ospedale Felettino commentando la sentenza del Tribunale del capoluogo ligure che ha condannato Pessina Spa al pagamento di 20 milioni di euro ad Asl5 e alla finanziaria regionale Ire Spa. I giudici hanno la richiesta dell'impresa di un risarcimento da 50 milioni: "Giustizia è fatta - ha detto Bucci - male non fare, paura non avere. Hanno esagerato e adesso pagano. Sarà un aiuto al territorio. Sta andando bene, stanno iniziando i piani in elevazione, oltre lo scavo anche la cementificazione. Siamo sul piano e sono molto contento di questo". Il vicesindaco Terrile: "Cornigliano a disposizione della siderurgia" Nel suo intervento il vicesindaco di Genova, Alessandro Terrile, ha sottolineato il ruolo di Genova nel presente e nel futuro della produzione navale e del settore siderurgico. "Per vivere di futuro servono azioni che anche gli enti locali, Regione e Governo hanno messo in atto - ha detto il vicesindaco - ricordiamo il 2011 con il rischio della chiusura dei cantieri di Sestri Ponente e come la città ha reagito. Ci sembrano lontanissimi perché Fincantieri ha cambiato piano industriale, ha colto l'occasione del mercato, ha diversificato con la subacquea e il nucleare, che può essere settore di innovazione, e perché gli enti pubblici hanno creduto nella loro potenzialità. Il primo obiettivo degli enti locali è fare in modo che i lavori finiscano il prima possibile e che non interferiscano con i lavori, la seconda che è l'attenzione alle ricadute sociali". Analizzando la situazione cittadina, Terrile ha aggiunto: "Genova non è al livello dei conflitti sociali che leggiamo da altre parti, ma c'è un tema che va affrontato con buonsenso, concretezza, con l'idea che il cantiere dà ricchezza non solo ai dipendenti, ma anche alla catena dell'indotto". "La specificità di Genova è che attorno ai player dell'attività navale c'è un settore di imprese fondamentali nell'ecosistema dell'industria, che danno numeri importanti dal punto di vista dello sviluppo economico, dell'occupazione e della qualità del salario - ha aggiunto Terrile, spostando anche il discorso sulle aree ex Ilva - il Comune è orgogliosamente al fianco dell'industria e di Fincantieri per ribadire che le aree industriali devono rimanere industriali per il rilancio del mercato della costruzione e anche dell'acciaio, che ci auguriamo sia costruito in Italia. Che sia costruito a Taranto e lavorato a Genova, o costruito a Genova, non dipende da noi guardiamo con attenzione e con un auspicio: l'Italia non può rinunciare alla produzione siderurgica". Le aree di Cornigliano dovranno essere "a disposizione della siderurgia": "Per modificare la lavorazione a Genova serviranno grandi investimenti e ci auguriamo che il nodo si sciolga, perché tanti degli obiettivi dell'industria navale dipendono anche

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

da scelte di questo tipo - ha concluso il vicesindaco - Ogni investimento ha bisogno di acciaio, è impensabile che l'Italia rinunci a questa filiera".

Informare

La Spezia

Nei primi tre mesi del 2025 il traffico delle merci nel porto di La Spezia è calato del -9,4%

Nello scalo di Marina di Carrara registrata una crescita del +3,7%. Nel primo trimestre del 2025 il traffico delle merci nel **porto** di La **Spezia** ha accusato una flessione del -9,4% sullo stesso periodo dello scorso anno determinata da una riduzione del -2,7% dei carichi all'imbarco che sono ammontati a 1,59 milioni di tonnellate e soprattutto da un calo più accentuato del -18,0% dei carichi allo sbarco, attestatisi a 1,05 milioni di tonnellate, dovuto alla diminuzione degli arrivi di rinfuse liquide che hanno totalizzato 147mila tonnellate (-60,6%), di cui 119mila tonnellate di GNL in arrivo dall'Algeria al rigassificatore di Panigaglia (-65,7%). Nei primi tre mesi di quest'anno il traffico complessivo è stato di 2,64 milioni di tonnellate rispetto a 2,91 milioni di tonnellate nel corrispondente trimestre del 2024. Se nel comparto delle rinfuse liquide, tutte allo sbarco, la contrazione dei volumi è stata rilevante, in quello delle merci varie il calo è stato limitato essendo state movimentate 2,49 milioni di tonnellate (-1,9%), di cui 2,49 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-1,2%) realizzate con una movimentazione di container pari a 276.182 teu (+0,8%) - inclusi 260.087 teu in import/export (+3,2%) e 16.095 teu trasbordati (-27,1%) - e meno di 5mila tonnellate di merci convenzionali (-80,7%). Marcata, inoltre, la flessione del traffico crocieristico che è stato di meno di 9mila passeggeri, con una diminuzione del -83,0% sul primo trimestre del 2024. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha precisato che la flessione in questa prima parte dell'anno è dovuta ad una diversa calendarizzazione degli scali da parte delle compagnie che si intensificheranno nel secondo e terzo trimestre. Nel primo trimestre del 2025 il **porto** di Marina di Carrara ha movimentato 1,07 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del +3,7% generato dal rialzo del +6,9% delle merci varie salite a 960mila tonnellate, di cui 498mila tonnellate di rotabili (+9,9%), 314mila tonnellate di merci in container (-5,2%) totalizzate movimentando 23.499 teu (-4,0%) e 148mila tonnellate di merci convenzionali (+29,9%). Le rinfuse solide, con 157mila tonnellate, hanno registrato una contrazione del -12,2% determinata dalla riduzione del -35,1% dei minerali e materiali da costruzione scesi a 96mila tonnellate, mentre i prodotti metallurgici hanno segnato un incremento del +96,5% salendo a 61mila tonnellate.



Nello scalo di Marina di Carrara registrata una crescita del +3,7%. Nel primo trimestre del 2025 il traffico delle merci nel porto di La Spezia ha accusato una flessione del -9,4% sullo stesso periodo dello scorso anno determinata da una riduzione del -2,7% dei carichi all'imbarco che sono ammontati a 1,59 milioni di tonnellate e soprattutto da un calo più accentuato del -18,0% dei carichi allo sbarco, attestatisi a 1,05 milioni di tonnellate, dovuto alla diminuzione degli arrivi di rinfuse liquide che hanno totalizzato 147mila tonnellate (-60,6%), di cui 119mila tonnellate di GNL in arrivo dall'Algeria al rigassificatore di Panigaglia (-65,7%). Nei primi tre mesi di quest'anno il traffico complessivo è stato di 2,64 milioni di tonnellate rispetto a 2,91 milioni di tonnellate nel corrispondente trimestre del 2024. Se nel comparto delle rinfuse liquide, tutte allo sbarco, la contrazione dei volumi è stata rilevante, in quello delle merci varie il calo è stato limitato essendo state movimentate 2,49 milioni di tonnellate (-1,9%), di cui 2,49 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-1,2%) realizzate con una movimentazione di container pari a 276.182 teu (+0,8%) - inclusi 260.087 teu in import/export (+3,2%) e 16.095 teu trasbordati (-27,1%) - e meno di 5mila tonnellate di merci convenzionali (-80,7%). Marcata, inoltre, la flessione del traffico crocieristico che è stato di meno di 9mila passeggeri, con una diminuzione del -83,0% sul primo trimestre del 2024. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha precisato che la flessione in questa prima parte dell'anno è dovuta ad una diversa calendarizzazione degli scali da parte delle compagnie che si intensificheranno nel secondo e terzo trimestre. Nel primo trimestre del 2025 il porto di Marina di Carrara ha movimentato 1,07 milioni di tonnellate di merci, con un aumento del +3,7% generato dal rialzo del +6,9% delle merci varie salite a 960mila tonnellate, di cui 498mila tonnellate di rotabili (+9,9%), 314mila tonnellate di merci in container (-5,2%) totalizzate movimentando 23.499 teu (-4,0%) e 148mila tonnellate di merci convenzionali (+29,9%). Le rinfuse solide, con 157mila tonnellate, hanno registrato una contrazione del -12,2% determinata dalla riduzione del -35,1% dei minerali e materiali da costruzione scesi a 96mila tonnellate, mentre i prodotti metallurgici hanno segnato un incremento del +96,5% salendo a 61mila tonnellate.

Agenparl

Ravenna

Comunicato Regione: Infrastrutture. La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi: al via i lavori del Comitato di indirizzo per un progetto che punta a semplificare la vita delle imprese e attrarre maggiori investimenti. Il presidente de Pascale e l'assessora Priolo: "Si apre una nuova stagione di sviluppo industriale per la nostra Regione, che fa leva sull'innovazione e la sostenibilità"

(AGENPARL) - Fri 04 July 2025 Criteri, agevolazioni, incentivi e territori coinvolti nella ZLS Emilia-Romagna Cos'è la ZLS-ER La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna è costituita da aree produttive e logistiche integrate con il **porto di Ravenna**. È finalizzata a promuovere lo sviluppo sostenibile, l'attrazione di investimenti e la competitività attraverso semplificazioni amministrative e incentivi economici. Comuni coinvolti (28): Argenta, Bagnacavallo, Bentivoglio, Bondeno, Casalgrande, Cesena, Codigoro, Concordia sulla Secchia, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Guastalla, Imola, Lugo, Mirandola, Misano Adriatico, Modena, Ostellato, Piacenza, **Ravenna**, Reggiolo, Rimini, Rubiera, San Giorgio di Piano. Superficie complessiva: 4.563 ettari Elementi chiave: Area portuale di **Ravenna**, 25 aree produttive, 11 nodi logistici e intermodali. Le agevolazioni previste: Credito d'imposta per investimenti in beni strumentali (DL 60/2024) nelle aree con aiuti di Stato (TFUE art. 107, lett. A e C), con intensità fino al 30% per le PMI Zona Franca Doganale Interclusa (ZFDI): esenzione IVA e dazi per import/export verso Paesi extra-UE Autorizzazione unica semplificata per attività produttive e logistiche Riduzioni TARI e contributo di costruzione, se previste dai Comuni Premialità nei bandi regionali (FESR 2021-2027) e fondi dedicati all'innovazione nelle filiere La ZLS privilegia insediamenti in aree già urbanizzate, limitando il consumo di suolo (in coerenza con LR 24/2017), sono preferite le aree APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) servite da banda ultra-larga Le imprese devono dimostrare di svolgere attività aventi un nesso economico-funzionale con il **porto di Ravenna**, favorendo trasporti ferroviari. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Agenparl

Comunicato Regione: Infrastrutture. La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi: al via i lavori del Comitato di indirizzo per un progetto che punta a semplificare la vita delle imprese e attrarre maggiori investimenti. Il presidente de Pascale e l'assessora Priolo: "Si apre una nuova stagione di sviluppo industriale per la nostra Regione, che fa leva sull'innovazione e la sostenibilità"

07/04/2025 11:14

(AGENPARL) - Fri 04 July 2025 Criteri, agevolazioni, incentivi e territori coinvolti nella ZLS Emilia-Romagna Cos'è la ZLS-ER La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna è costituita da aree produttive e logistiche integrate con il porto di Ravenna. È finalizzata a promuovere lo sviluppo sostenibile, l'attrazione di investimenti e la competitività attraverso semplificazioni amministrative e incentivi economici. Comuni coinvolti (28): Argenta, Bagnacavallo, Bentivoglio, Bondeno, Casalgrande, Cesena, Codigoro, Concordia sulla Secchia, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Guastalla, Imola, Lugo, Mirandola, Misano Adriatico, Modena, Ostellato, Piacenza, Ravenna, Reggiolo, Rimini, Rubiera, San Giorgio di Piano. Superficie complessiva: 4.563 ettari Elementi chiave: Area portuale di Ravenna, 25 aree produttive, 11 nodi logistici e intermodali. Le agevolazioni previste: Credito d'imposta per investimenti in beni strumentali (DL 60/2024) nelle aree con aiuti di Stato (TFUE art. 107, lett. A e C), con intensità fino al 30% per le PMI Zona Franca Doganale Interclusa (ZFDI): esenzione IVA e dazi per import/export verso Paesi extra-UE Autorizzazione unica semplificata per attività produttive e logistiche Riduzioni TARI e contributo di costruzione, se previste dai Comuni Premialità nei bandi regionali (FESR 2021-2027) e fondi dedicati all'innovazione nelle filiere La ZLS privilegia insediamenti in aree già urbanizzate, limitando il consumo di suolo (in coerenza con LR 24/2017), sono preferite le aree APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) servite da banda ultra-larga Le imprese devono dimostrare di svolgere attività aventi un nesso economico-funzionale con il porto di Ravenna, favorendo trasporti ferroviari. Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Ravenna Today

Ravenna

Sapir, Ancisi (LpRa) sferra l'attacco: "Bilancio misero, il porto di Ravenna va liberato da questa zavorra"

"L'utile netto del suo bilancio 2024 è stato di appena 3,113 milioni. Significa il 2,3% del suo patrimonio netto: una miseria. L'**autorità portuale** liberi il porto di Ravenna da questa zavorra" "Soltanto in questo fine giugno 2025, i consiglieri comunali di Ravenna hanno potuto conoscere alcuni dati sommari sul bilancio 2024 della Sapir spa". Esordisce così Alvaro Ancisi, presidente di Lista per Ravenna, nella nota fatta pervenire ai media in merito a Sapir, principale terminal operator del porto di Ravenna. "Il Comune di Ravenna è, tramite Ravenna Holding, di cui possiede il 77,08%, il suo maggiore azionista. Anche non contando altri enti pubblici locali minori, essi pure azionisti di Sapir, il Comune di Ravenna, insieme alla Regione Emilia-Romagna e alla Camera di commercio di Ravenna e Ferrara, detiene la maggioranza assoluta del suo capitale - osserva il consigliere -. Come dire che il Pd vi fa il bello e cattivo tempo, discutendone appena, riservatamente, con le parti private minoritarie sedute sulle nove poltrone di un consiglio di amministrazione che non dovrebbe averne più di cinque. Tutto ciò succede perché Sapir, pur gestendo un patrimonio in massima parte dei cittadini, si oppone a oltranza, quasi fosse

una società segreta, al controllo pubblico". "Dalle carte ufficiali - prosegue Ancisi - si legge che 'Sapir gestisce in Darsena San Vitale il principale terminal operator del porto di Ravenna e uno dei più grandi in Italia, controlla Terminal Nord spa in sinistra Canale, specializzato in inerti, ed è proprietaria del 70% delle quote di Tcr (Terminal Container Ravenna, società partecipata al 30% da Contship Italia del Gruppo Eurokai di Amburgo), il Terminal Container del porto, porta strategica per lo scambio delle merci containerizzate con il Mediterraneo orientale'. Ciononostante, l'utile netto del suo bilancio 2024 è stato di appena 3,1 milioni . Significa il 2,3% del suo patrimonio netto, pari a 134,278 milioni di euro. Una miseria, comunque lo si valuti". "Bisogna dunque riflettere sul ruolo della Sapir, che, in un'epoca diversa e superata, ha avuto un ruolo fondamentale nella creazione delle moderne infrastrutture del porto, ma nella quale trovano oggi equilibrio le istanze di mondi politici e categorie private niente affatto proficui - lancia l'affondo il consigliere -. Dopo la costituzione delle **Autorità** portuali con la legge 84 del 1994, Sapir avrebbe dovuto spogliarsi del ruolo surrettizio di dominus del porto e assumere sempre più una cultura di imprenditorialità, rispettando però le regole del mercato, non agendo al di sopra o al contrario. Tutto è invece continuato come prima. Spetta anche al nuovo presidente dell'**Autorità portuale** liberare il porto di Ravenna da questa zavorra".



"L'utile netto del suo bilancio 2024 è stato di appena 3,113 milioni. Significa il 2,3% del suo patrimonio netto: una miseria. L'autorità portuale liberi il porto di Ravenna da questa zavorra" "Soltanto in questo fine giugno 2025, i consiglieri comunali di Ravenna hanno potuto conoscere alcuni dati sommari sul bilancio 2024 della Sapir spa". Esordisce così Alvaro Ancisi, presidente di Lista per Ravenna, nella nota fatta pervenire ai media in merito a Sapir, principale terminal operator del porto di Ravenna. "Il Comune di Ravenna è, tramite Ravenna Holding, di cui possiede il 77,08%, il suo maggiore azionista. Anche non contando altri enti pubblici locali minori, essi pure azionisti di Sapir, il Comune di Ravenna, insieme alla Regione Emilia-Romagna e alla Camera di commercio di Ravenna e Ferrara, detiene la maggioranza assoluta del suo capitale - osserva il consigliere -. Come dire che il Pd vi fa il bello e cattivo tempo, discutendone appena, riservatamente, con le parti private minoritarie sedute sulle nove poltrone di un consiglio di amministrazione che non dovrebbe averne più di cinque. Tutto ciò succede perché Sapir, pur gestendo un patrimonio in massima parte dei cittadini, si oppone a oltranza, quasi fosse una società segreta, al controllo pubblico". "Dalle carte ufficiali - prosegue Ancisi - si legge che 'Sapir gestisce in Darsena San Vitale il principale terminal operator del porto di Ravenna e uno dei più grandi in Italia, controlla Terminal Nord spa in sinistra Canale, specializzato in inerti, ed è proprietaria del 70% delle quote di Tcr (Terminal Container Ravenna, società partecipata al 30% da Contship Italia del Gruppo Eurokai di Amburgo), il Terminal Container del porto, porta strategica per lo scambio delle merci containerizzate con il Mediterraneo orientale'. Ciononostante,

Zona logistica semplificata, via alla fase operativa: novità e vantaggi fiscali per il porto di Ravenna

Prevista l'istituzione di una Zona Franca Doganale Interclusa al porto ravennate, ma sono previste anche altre agevolazioni. La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi. E si apre ufficialmente una fase nuova per l'economia e la competitività dell'Emilia-Romagna. Ieri pomeriggio, infatti, in Regione a Bologna, si è tenuta la prima riunione del Comitato di indirizzo della ZIs, che ha dato il via operativo a un progetto strategico destinato a rafforzare e potenziare l'intero **sistema** produttivo regionale. Attrarre investimenti, semplificare le regole, valorizzare il Porto di Ravenna come porta di accesso alla Regione sono i punti cardine del progetto della Zona Logistica Semplificata, di cui il Comitato svolge un ruolo centrale di coordinamento delle politiche, delle semplificazioni e degli investimenti. L'incontro è stato presieduto dal presidente della Regione, Michele de Pascale, cui spetta anche la presidenza del Comitato stesso, insieme all'assessora alle Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, al presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, e ai rappresentanti dei Ministeri competenti, della Camera di Commercio, della Città metropolitana, delle Province e dei Comuni coinvolti. La Zona Logistica Semplificata interessa, infatti, ben 28 amministrazioni distribuite su 9 province, per una superficie complessiva di oltre 4.560 ettari. Un'area vasta e strategica che comprende 25 aree produttive, 11 nodi intermodali e l'intero porto di Ravenna. È qui che si concentreranno azioni mirate a rendere più agevoli e rapidi gli investimenti, grazie a una governance multilivello a regia regionale, incentivi fiscali dedicati e strumenti digitali per semplificare le procedure amministrative. "Con questa prima riunione il progetto entra finalmente nella sua fase operativa- dichiarano de Pascale e Priolo-. Le semplificazioni amministrative, le autorizzazioni più rapide e le agevolazioni fiscali che introduciamo oggi rappresentano un'opportunità concreta per le imprese che scelgono di investire e crescere nella nostra regione. Ma soprattutto la ZIs è un progetto che unisce territori diversi attorno a un obiettivo comune: rendere sempre più competitivo il nostro **sistema** logistico e produttivo, rafforzando la connessione con il porto e le grandi direttrici europee". "La ZIs - aggiungono - non è quindi solo un'operazione amministrativa, ma una leva per costruire un nuovo modello di sviluppo, capace di coniugare competitività, sostenibilità e qualità del lavoro, mettendo in rete competenze e infrastrutture, e favorendo la crescita di un'economia regionale sempre più integrata con l'Europa e proiettata verso il futuro. Un'occasione che - concludono - segna l'inizio di una nuova stagione per l'Emilia-Romagna: una leva per costruire un nuovo modello di sviluppo, non solo dal punto di vista industriale e logistico, ma anche sul piano dell'innovazione e della sostenibilità". Le agevolazioni La Zona Logistica Semplificata prevede, infatti, un pacchetto articolato di misure



07/04/2025 11:52

Prevista l'istituzione di una Zona Franca Doganale Interclusa al porto ravennate, ma sono previste anche altre agevolazioni. La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi. E si apre ufficialmente una fase nuova per l'economia e la competitività dell'Emilia-Romagna. Ieri pomeriggio, infatti, in Regione a Bologna, si è tenuta la prima riunione del Comitato di indirizzo della ZIs, che ha dato il via operativo a un progetto strategico destinato a rafforzare e potenziare l'intero sistema produttivo regionale. Attrarre investimenti, semplificare le regole, valorizzare il Porto di Ravenna come porta di accesso alla Regione sono i punti cardine del progetto della Zona Logistica Semplificata, di cui il Comitato svolge un ruolo centrale di coordinamento delle politiche, delle semplificazioni e degli investimenti. L'incontro è stato presieduto dal presidente della Regione, Michele de Pascale, cui spetta anche la presidenza del Comitato stesso, insieme all'assessora alle Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, e ai rappresentanti dei Ministeri competenti, della Camera di Commercio, della Città metropolitana, delle Province e dei Comuni coinvolti. La Zona Logistica Semplificata interessa, infatti, ben 28 amministrazioni distribuite su 9 province, per una superficie complessiva di oltre 4.560 ettari. Un'area vasta e strategica che comprende 25 aree produttive, 11 nodi intermodali e l'intero porto di Ravenna. È qui che si concentreranno azioni mirate a rendere più agevoli e rapidi gli investimenti, grazie a una governance multilivello a regia regionale, incentivi fiscali dedicati e strumenti digitali per semplificare le procedure amministrative. "Con questa prima riunione il progetto entra finalmente nella sua fase operativa- dichiarano de Pascale e Priolo-. Le semplificazioni amministrative, le autorizzazioni più rapide e le agevolazioni fiscali che introduciamo oggi rappresentano un'opportunità concreta per le imprese che scelgono di investire e crescere nella nostra regione. Ma soprattutto la ZIs è un progetto che unisce territori diversi attorno a un obiettivo comune: rendere sempre più competitivo il nostro sistema logistico e produttivo, rafforzando la connessione con il porto e le grandi direttrici europee". "La ZIs - aggiungono - non è quindi solo un'operazione amministrativa, ma una leva per costruire un nuovo modello di sviluppo, capace di coniugare competitività, sostenibilità e qualità del lavoro, mettendo in rete competenze e infrastrutture, e favorendo la crescita di un'economia regionale sempre più integrata con l'Europa e proiettata verso il futuro. Un'occasione che - concludono - segna l'inizio di una nuova stagione per l'Emilia-Romagna: una leva per costruire un nuovo modello di sviluppo, non solo dal punto di vista industriale e logistico, ma anche sul piano dell'innovazione e della sostenibilità". Le agevolazioni La Zona Logistica Semplificata prevede, infatti, un pacchetto articolato di misure

Ravenna Today

Ravenna

per attrarre investimenti e accompagnare la crescita delle imprese. Accanto al credito d'imposta statale per l'acquisto di beni strumentali nelle aree che rientrano negli aiuti di Stato, è prevista l'istituzione di una Zona Franca Doganale Interclusa al porto di Ravenna o in altre aree della ZIs, che offrirà significativi vantaggi fiscali per le operazioni di import-export verso i Paesi extra-UE. Sul fronte regionale, invece, saranno attivate ulteriori misure di semplificazione amministrativa, come la piattaforma digitale "Accesso Unitario" per la gestione delle autorizzazioni uniche, oltre a premialità specifiche nei bandi finanziati con fondi Fesr 2021-2027 e a riduzioni degli oneri legati alle pratiche ambientali. I Comuni potranno inoltre prevedere sconti fino al 30% sul contributo di costruzione e agevolazioni sulla Tari. I Comuni coinvolti dalla ZIs I Comuni coinvolti dalla ZIs sono in tutto 28: Argenta, Bagnacavallo, Bentivoglio, Bondeno, Casalgrande, Cesena, Codigoro, Concordia sulla Secchia, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Guastalla, Imola, Lugo, Mirandola, Misano Adriatico, Modena, Ostellato, Piacenza, Ravenna, Reggiolo, Rimini, Rubiera, San Giorgio di Piano.

La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna muove i primi passi: al via i lavori del Comitato di indirizzo. Ravenna al centro, 28 i comuni coinvolti

La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi in Emilia-Romagna. Sono al via infatti i lavori del Comitato di indirizzo per un progetto che punta a semplificare la vita delle imprese e attrarre maggiori investimenti. Ieri pomeriggio, infatti, in Regione a Bologna, si è tenuta la prima riunione del Comitato di indirizzo della ZLS, che ha dato il via operativo a un progetto strategico destinato a rafforzare e potenziare l'intero **sistema** produttivo regionale. Attrarre investimenti, semplificare le regole, valorizzare il Porto di Ravenna come porta di accesso alla Regione sono i punti cardine del progetto della Zona Logistica Semplificata, di cui il Comitato svolge un ruolo centrale di coordinamento delle politiche, delle semplificazioni e degli investimenti. Alla prima riunione presenti i rappresentanti dei Ministeri coinvolti, della Camera di Commercio, di Città metropolitana, Province e dei 28 Comuni coinvolti. L'incontro è stato presieduto dal presidente della Regione, Michele de Pascale, cui spetta anche la presidenza del Comitato stesso, insieme all'assessora alle Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, al presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del mare Adriatico centro-settentrionale,

Francesco Benevolo, e ai rappresentanti dei Ministeri competenti, della Camera di Commercio, della Città metropolitana, delle Province e dei Comuni coinvolti. La Zona Logistica Semplificata interessa, infatti, ben 28 amministrazioni distribuite su 9 province, per una superficie complessiva di oltre 4.560 ettari. Un'area vasta e strategica che comprende 25 aree produttive, 11 nodi intermodali e l'intero porto di Ravenna. È qui che si concentreranno azioni mirate a rendere più agevoli e rapidi gli investimenti, grazie a una governance multilivello a regia regionale, incentivi fiscali dedicati e strumenti digitali per semplificare le procedure amministrative. «Con questa prima riunione il progetto entra finalmente nella sua fase operativa - dichiarano de Pascale e Priolo -. Le semplificazioni amministrative, le autorizzazioni più rapide e le agevolazioni fiscali che introduciamo oggi rappresentano un'opportunità concreta per le imprese che scelgono di investire e crescere nella nostra regione. Ma soprattutto la ZLS è un progetto che unisce territori diversi attorno a un obiettivo comune: rendere sempre più competitivo il nostro **sistema** logistico e produttivo, rafforzando la connessione con il porto e le grandi direttrici europee". "La ZLS - aggiungono - non è quindi solo un'operazione amministrativa, ma una leva per costruire un nuovo modello di sviluppo, capace di coniugare competitività, sostenibilità e qualità del lavoro, mettendo in rete competenze e infrastrutture, e favorendo la crescita di un'economia regionale sempre più integrata con l'Europa e proiettata verso il futuro. Un'occasione che- concludono- segna l'inizio di una nuova stagione per l'Emilia-Romagna: una leva per costruire un nuovo modello di sviluppo, non solo dal punto di vista industriale e logistico, ma anche sul piano dell'innovazione



La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi in Emilia-Romagna. Sono al via infatti i lavori del Comitato di indirizzo per un progetto che punta a semplificare la vita delle imprese e attrarre maggiori investimenti. Ieri pomeriggio, infatti, in Regione a Bologna, si è tenuta la prima riunione del Comitato di indirizzo della ZLS, che ha dato il via operativo a un progetto strategico destinato a rafforzare e potenziare l'intero sistema produttivo regionale. Attrarre investimenti, semplificare le regole, valorizzare il Porto di Ravenna come porta di accesso alla Regione sono i punti cardine del progetto della Zona Logistica Semplificata, di cui il Comitato svolge un ruolo centrale di coordinamento delle politiche, delle semplificazioni e degli investimenti. Alla prima riunione presenti i rappresentanti dei Ministeri coinvolti, della Camera di Commercio, di Città metropolitana, Province e dei 28 Comuni coinvolti. L'incontro è stato presieduto dal presidente della Regione, Michele de Pascale, cui spetta anche la presidenza del Comitato stesso, insieme all'assessora alle Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, e ai rappresentanti dei Ministeri competenti, della Camera di Commercio, della Città metropolitana, delle Province e dei Comuni coinvolti. La Zona Logistica Semplificata interessa, infatti, ben 28 amministrazioni distribuite su 9 province, per una superficie complessiva di oltre 4.560 ettari. Un'area vasta e strategica che comprende 25 aree produttive, 11 nodi intermodali e l'intero porto di Ravenna. È qui

e della sostenibilità". La Zona Logistica Semplificata prevede, infatti, un pacchetto articolato di misure per attrarre investimenti e accompagnare la crescita delle imprese. Accanto al credito d'imposta statale per l'acquisto di beni strumentali nelle aree che rientrano negli aiuti di Stato, è prevista l'istituzione di una Zona Franca Doganale Interclusa al porto di Ravenna o in altre aree della ZLS, che offrirà significativi vantaggi fiscali per le operazioni di import-export verso i Paesi extra-UE. Sul fronte regionale, invece, saranno attivate ulteriori misure di semplificazione amministrativa, come la piattaforma digitale "Accesso Unitario" per la gestione delle autorizzazioni uniche, oltre a premialità specifiche nei bandi finanziati con fondi FESR 2021-2027 e a riduzioni degli oneri legati alle pratiche ambientali. I Comuni potranno inoltre prevedere sconti fino al 30% sul contributo di costruzione e agevolazioni sulla TARI. ZLS Emilia-Romagna - La scheda su criteri, agevolazioni, incentivi e territori coinvolti La Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna è costituita da aree produttive e logistiche integrate con il porto di Ravenna. È finalizzata a promuovere lo sviluppo sostenibile, l'attrazione di investimenti e la competitività attraverso semplificazioni amministrative e incentivi economici. Comuni coinvolti (28): Argenta, Bagnacavallo, Bentivoglio, Bondeno, Casalgrande, Cesena, Codigoro, Concordia sulla Secchia, Conselice, Cotignola, Faenza, Ferrara, Fontevivo, Forlì, Forlimpopoli, Guastalla, Imola, Lugo, Mirandola, Misano Adriatico, Modena, Ostellato, Piacenza, Ravenna, Reggiolo, Rimini, Rubiera, San Giorgio di Piano. Superficie complessiva: 4.563 ettari. Elementi chiave: Area portuale di Ravenna, 25 aree produttive, 11 nodi logistici e intermodali. Le agevolazioni previste: Credito d'imposta per investimenti in beni strumentali (DL 60/2024) nelle aree con aiuti di Stato (TFUE art. 107, lett. A e C), con intensità fino al 30% per le PMI Zona Franca Doganale Interclusa (ZFDI): esenzione IVA e dazi per import/export verso Paesi extra-UE Autorizzazione unica semplificata per attività produttive e logistiche Riduzioni TARI e contributo di costruzione, se previste dai Comuni Premialità nei bandi regionali (FESR 2021-2027) e fondi dedicati all'innovazione nelle filiere La ZLS privilegia insediamenti in aree già urbanizzate, limitando il consumo di suolo (in coerenza con LR 24/2017), sono preferite le aree APEA (Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate) servite da banda ultra-larga. Le imprese devono dimostrare di svolgere attività aventi un nesso economico-funzionale con il porto di Ravenna, favorendo trasporti ferroviari.

Assoluzione Berkan B: striscione di protesta davanti all'Autorità Portuale

Striscione di protesta sui cancelli dell'**Autorità Portuale** per la sentenza di assoluzione nei confronti dell'ex presidente dell'ente di via Antico Squero, Daniele Rossi, in merito alla vicenda Berkan B. Il relitto della nave affondò nella Piallassa Piomboni, generando un inquinamento, dovuto alla fuoriuscita di idrocarburi. Gli ambientalisti hanno sempre puntato il dito contro le responsabilità dell'ex presidente, ma il Tribunale di Ravenna ha deliberato diversamente. Daniele Rossi è stato assolto, per particolare tenuità del fatto e dopo aver derubricazione del reato da doloso a colposo. Rossi rispondeva di inquinamento ambientale e la Procura aveva chiesto una condanna a un anno e quattro mesi e 50 mila euro di multa. Si era tornati a processo dopo che nell'ottobre 2022 un altro Gup, al termine dell'abbreviato, aveva già derubricato il reato in un illecito contravvenzionale, condannando Rossi a 8.000 euro di ammenda, riconoscendogli le attenuanti per "essersi adoperato per elidere le conseguenze dannose del reato". Era stato disposto anche il risarcimento di mille euro a ciascuna parte civile: Italia Nostra, Oipa Italia, Legambiente Emilia Romagna, Anpana, Nogez e Wwf Italia. Tuttavia l'11 ottobre 2023 la Cassazione aveva deciso di annullare con rinvio ad un nuovo Gup.



La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi: al via i lavori del Comitato di indirizzo

La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi. E si apre ufficialmente una fase nuova per l'economia e la competitività dell'Emilia-Romagna. Ieri pomeriggio, infatti, in Regione a Bologna, si è tenuta la prima riunione del Comitato di indirizzo della ZLS, che ha dato il via operativo a un progetto strategico destinato a rafforzare e potenziare l'intero **sistema** produttivo regionale. Attrarre investimenti, semplificare le regole, valorizzare il Porto di Ravenna come porta di accesso alla Regione sono i punti cardine del progetto della Zona Logistica Semplificata, di cui il Comitato svolge un ruolo centrale di coordinamento delle politiche, delle semplificazioni e degli investimenti.

L'incontro è stato presieduto dal presidente della Regione, Michele de Pascale, cui spetta anche la presidenza del Comitato stesso, insieme all'assessora alle Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, al presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del mare Adriatico centro-settentrionale, **Francesco Benevolo**, e ai rappresentanti dei Ministeri competenti, della Camera di Commercio, della Città metropolitana, delle Province e dei Comuni coinvolti.

La Zona Logistica Semplificata interessa, infatti, ben 28 amministrazioni distribuite su 9 province, per una superficie complessiva di oltre 4.560 ettari. Un'area vasta e strategica che comprende 25 aree produttive, 11 nodi intermodali e l'intero porto di Ravenna. È qui che si concentreranno azioni mirate a rendere più agevoli e rapidi gli investimenti, grazie a una governance multilivello a regia regionale, incentivi fiscali dedicati e strumenti digitali per semplificare le procedure amministrative. «Con questa prima riunione il progetto entra finalmente nella sua fase operativa- dichiarano de Pascale e Priolo -. Le semplificazioni amministrative, le autorizzazioni più rapide e le agevolazioni fiscali che introduciamo oggi rappresentano un'opportunità concreta per le imprese che scelgono di investire e crescere nella nostra regione. Ma soprattutto la ZLS è un progetto che unisce territori diversi attorno a un obiettivo comune: rendere sempre più competitivo il nostro **sistema** logistico e produttivo, rafforzando la connessione con il porto e le grandi direttrici europee". "La ZLS- aggiungono - non è quindi solo un'operazione amministrativa, ma una leva per costruire un nuovo modello di sviluppo, capace di coniugare competitività, sostenibilità e qualità del lavoro, mettendo in rete competenze e infrastrutture, e favorendo la crescita di un'economia regionale sempre più integrata con l'Europa e proiettata verso il futuro. Un'occasione che- concludono - segna l'inizio di una nuova stagione per l'Emilia-Romagna: una leva per costruire un nuovo modello di sviluppo, non solo dal punto di vista industriale e logistico, ma anche sul piano dell'innovazione e della sostenibilità". La Zona Logistica Semplificata prevede, infatti, un pacchetto articolato di misure per attrarre investimenti e accompagnare la crescita delle imprese. Accanto al credito d'imposta statale per l'acquisto



La Zona Logistica Semplificata muove i primi passi. E si apre ufficialmente una fase nuova per l'economia e la competitività dell'Emilia-Romagna. Ieri pomeriggio, infatti, in Regione a Bologna, si è tenuta la prima riunione del Comitato di indirizzo della ZLS, che ha dato il via operativo a un progetto strategico destinato a rafforzare e potenziare l'intero sistema produttivo regionale. Attrarre investimenti, semplificare le regole, valorizzare il Porto di Ravenna come porta di accesso alla Regione sono i punti cardine del progetto della Zona Logistica Semplificata, di cui il Comitato svolge un ruolo centrale di coordinamento delle politiche, delle semplificazioni e degli investimenti. L'incontro è stato presieduto dal presidente della Regione, Michele de Pascale, cui spetta anche la presidenza del Comitato stesso, insieme all'assessora alle Infrastrutture e Trasporti, Irene Priolo, al presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centro-settentrionale, Francesco Benevolo, e ai rappresentanti dei Ministeri competenti, della Camera di Commercio, della Città metropolitana, delle Province e dei Comuni coinvolti. La Zona Logistica Semplificata interessa, infatti, ben 28 amministrazioni distribuite su 9 province, per una superficie complessiva di oltre 4.560 ettari. Un'area vasta e strategica che comprende 25 aree produttive, 11 nodi intermodali e l'intero porto di Ravenna. È qui che si concentreranno azioni mirate a rendere più agevoli e rapidi gli investimenti, grazie a una governance multilivello a regia regionale, incentivi fiscali dedicati e strumenti digitali per semplificare le procedure amministrative. «Con questa prima riunione il progetto entra finalmente nella sua fase operativa- dichiarano de Pascale e Priolo -. Le semplificazioni amministrative, le

di beni strumentali nelle aree che rientrano negli aiuti di Stato, è prevista l'istituzione di una Zona Franca Doganale Interclusa al porto di Ravenna o in altre aree della ZLS, che offrirà significativi vantaggi fiscali per le operazioni di import-export verso i Paesi extra-UE . Sul fronte regionale, invece, saranno attivate ulteriori misure di semplificazione amministrativa, come la piattaforma digitale "Accesso Unitario" per la gestione delle autorizzazioni uniche, oltre a premialità specifiche nei bandi finanziati con fondi FESR 2021-2027 e a riduzioni degli oneri legati alle pratiche ambientali. I Comuni potranno inoltre prevedere sconti fino al 30% sul contributo di costruzione e agevolazioni sulla TARI.

Miele (Asamar): vi spiego perché la maxi-Darsena è indispensabile

L'espansione crea spazi per il porto diversificato: il segreto del successo LIVORNO. La Darsena Europa rappresenta oggi «una certezza strategica per il rilancio del nostro porto e dell'intero sistema logistico regionale»: è «un'infrastruttura chiave, ormai inserita stabilmente nella programmazione nazionale e sostenuta da strumenti di finanziamento europei e statali, destinata a restituire allo scalo quella centralità operativa che storicamente lo ha contraddistinto». È questo uno dei passaggi-chiave della relazione della presidente Laura Miele all'assemblea Asamar che si è tenuta nel quartier generale dell'associazione, a Livorno a due passi dal duomo. Occhi puntati soprattutto sul traffico container, che «per valore aggiunto e impatto occupazionale costituisce il segmento più rilevante»: la maxi-Darsena può «generare significative ricadute economiche e occupazionali, contribuendo al rafforzamento della catena logistica e all'attrattività del territorio in chiave europea». «Container giù, fondate preoccupazioni» Non è l'unica sottolineatura relativa alla rilevanza fondamentale del traffico container: Miele ricorda come Asamar, «insieme all'intera comunità marittimo-portuale», abbia incalzato l'Authority con «fondate preoccupazioni per il calo del traffico containerizzato»: il settore - afferma - ha «grande rilevanza anche per l'indotto che genera» e Livorno, «un tempo punto di riferimento in questo ambito», ha visto negli anni «una progressiva perdita di competitività a favore di scali vicini». Livorno non può permetterselo: è indispensabile dare «massimo impulso a tutte le iniziative capaci di favorire una inversione di tendenza». È in questo quadro che Miele passa al vaglio i dati sulla movimentazione di merce nei porti del sistema portuale labronico. Cresce la quantità di merce complessivamente transitata nei porti del sistema (in tutto 39,2 milioni di tonnellate, più 1,7% sull'anno precedente). Nel porto di Livorno no: i volumi di merce transitati sono «invece diminuiti del 3% su base annuale», e questo - afferma la presidente - per via della diminuzione delle rinfuse liquide. In lieve flessione i container (meno 0,9%), parecchio meno lieve quella delle auto nuove (meno 9,4%). Quanto ai ro-ro, è una tipologia «stabile in termini di tonnellaggio, ma cresciuta del 5,6%» se si guarda al numero dei mezzi rotabili. Piombino: l'effetto dell'importazione del gas Piombino invece vede salire a quota 6,8 milioni le tonnellate di merce (più 34% rispetto al 2023): dipende però dall'importazione di gas per l'impianto da poco costruito («2,78 milioni di tonnellate»). Al di là della crescita del traffico rotabile, del calo dei crocieristi e del rebus dei traffici siderurgici («in forte contrazione, in attesa del tanto auspicato rilancio dai progetti attualmente allo studio»), dello scalo piombinese viene segnalato «un deciso salto di qualità» con «moderne infrastrutture, fondali fino a 20 metri di profondità e un'area retroportuale di oltre 200mila metri quadri», senza contare che «a breve è previsto l'avvio dei lavori per la nuova Banchina



L'espansione crea spazi per il porto diversificato: il segreto del successo LIVORNO. La Darsena Europa rappresenta oggi «una certezza strategica per il rilancio del nostro porto e dell'intero sistema logistico regionale»: è «un'infrastruttura chiave, ormai inserita stabilmente nella programmazione nazionale e sostenuta da strumenti di finanziamento europei e statali, destinata a restituire allo scalo quella centralità operativa che storicamente lo ha contraddistinto». È questo uno dei passaggi-chiave della relazione della presidente Laura Miele all'assemblea Asamar che si è tenuta nel quartier generale dell'associazione, a Livorno a due passi dal duomo. Occhi puntati soprattutto sul traffico container, che «per valore aggiunto e impatto occupazionale costituisce il segmento più rilevante»: la maxi-Darsena può «generare significative ricadute economiche e occupazionali, contribuendo al rafforzamento della catena logistica e all'attrattività del territorio in chiave europea». «Container giù, fondate preoccupazioni» Non è l'unica sottolineatura relativa alla rilevanza fondamentale del traffico container: Miele ricorda come Asamar, «insieme all'intera comunità marittimo-portuale», abbia incalzato l'Authority con «fondate preoccupazioni per il calo del traffico containerizzato»: il settore - afferma - ha «grande rilevanza anche per l'indotto che genera» e Livorno, «un tempo punto di riferimento in questo ambito», ha visto negli anni «una progressiva perdita di competitività a favore di scali vicini». Livorno non può permetterselo: è indispensabile dare «massimo impulso a tutte le iniziative capaci di favorire una inversione di tendenza». È in questo quadro che Miele passa al vaglio i dati sulla movimentazione di merce nei porti del sistema portuale labronico. Cresce la quantità di merce complessivamente transitata nei porti del sistema (in tutto 39,2 milioni di tonnellate, più 1,7% sull'anno precedente). Nel porto di Livorno no: i volumi di merce transitati sono «invece diminuiti del 3% su base annuale», e questo - afferma la presidente - per via della diminuzione delle rinfuse liquide. In lieve flessione i container (meno 0,9%), parecchio meno lieve quella delle auto nuove (meno 9,4%). Quanto ai ro-ro, è una tipologia «stabile in termini di tonnellaggio, ma cresciuta del 5,6%» se si guarda al numero dei mezzi rotabili. Piombino: l'effetto dell'importazione del gas Piombino invece vede salire a quota 6,8 milioni le tonnellate di merce (più 34% rispetto al 2023): dipende però dall'importazione di gas per l'impianto da poco costruito («2,78 milioni di tonnellate»). Al di là della crescita del traffico rotabile, del calo dei crocieristi e del rebus dei traffici siderurgici («in forte contrazione, in attesa del tanto auspicato rilancio dai progetti attualmente allo studio»), dello scalo piombinese viene segnalato «un deciso salto di qualità» con «moderne infrastrutture, fondali fino a 20 metri di profondità e un'area retroportuale di oltre 200mila metri quadri», senza contare che «a breve è previsto l'avvio dei lavori per la nuova Banchina

La Gazzetta Marittima

Livorno

Ovest». Fondamentali le opere infrastrutturali in corso così «come la realizzazione della statale 398, già avviata, e il potenziamento dei collegamenti ferroviari» ma - aggiunge - fondamentale è la "Zona Logistica Semplificata" (Zls). Miele mette Piombino sotto la lente: per rendere il porto «ancora più competitivo», si deve puntare su «tre direttrici: 1) il completamento delle infrastrutture; 2) l'effettiva attivazione della Zls; 3) lo sviluppo di assi intermodali efficienti. Quanto all'isola d'Elba, i 2,9 milioni di tonnellate di merce rappresentano un calo del 5,3%: invece i rotabili sono cresciuti del 10,6% mentre i passeggeri sono aumentati dell'1,1% e i crocieristi del 10,3%. Da sottolineare invece il trend positivo dei passeggeri: si attesta sopra quota 3 milioni, è lo standard pre-Covid. Certo, c'è da fare i conti con un diffuso «clima di incertezza»: non è solo uno scenario lontano migliaia di km, le conseguenze si vedono anche qui in un «impatto concreto: ritardi nei cronoprogrammi e aumento dei costi delle infrastrutture». Per la numero uno di Asamar è questa una fase delicata: «La ripresa è sempre più auspicata e in certi settori già visibile». Proprio per questo - rincara - «è urgente disporre di nuovi spazi: ci servono per mantenere la diversificazione dei traffici, che è il vero punto di forza del nostro scalo». Prima che un polo container, la maxi-Darsena è una espansione di spazi in più. Detto per inciso, è questa la migliore interpretazione di quel che la Darsena Europa è davvero: chi la vede semplicemente come l'ennesimo terminal contenitori sbaglia mira, è una espansione di metri quadri di piazzali e di metri lineari di fronte banchina. È questo l'elemento chiave - l'espansione a mare - che consente una riallocazione delle aree in modo che le varie tipologie di traffico trovino risposta alla loro fame di spazi. Resta il fatto che il contesto «complica la formulazione di previsioni attendibili per l'economia globale, in particolare per i collegamenti marittimi»: colpa del susseguirsi di guerre, che si tratti di conflitti armati o di aspri scontri commerciali ("guerra dei dazi"). Con un contraccolpo in termini di «effetti psicologici negativi: il mercato si irrigidisce, cresce l'ansia tra gli operatori e aumentano i costi, soprattutto assicurativi». La comunità marittimo-portuale dovrebbe essere vista come «patrimonio strategico per il Paese» e «il mare come risorsa vitale», sempre «al centro delle scelte economiche, politiche e infrastrutturali». C'è un aspetto che preoccupa Miele: l'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale rischia di avere «un rilevante impatto per l'intera comunità portuale»: nell'opinione della presidente, «a differenza di quanto avviene in altri ordinamenti europei, la normativa nazionale si caratterizza per un approccio particolarmente restrittivo, che anche in caso di meri errori formali prevede sanzioni di natura penale» (al posto di quelle finora di tipo amministrativo). Ben venga - sostiene - il contrasto di fenomeni illeciti, ma qui si rischia un autogol con un «prevedibile progressivo spostamento dei flussi merceologici verso altri scali europei, dotati di regimi doganali più equilibrati, con conseguente perdita di competitività per i porti italiani e ricadute negative sull'efficienza logistica complessiva». Bonistalli vicepresidente nazionale degli agenti marittimi Miele mette l'accento sulla rilevanza della capacità di creare rapporti con gli interlocutori e un sistema di relazioni per costruire soluzioni reali: a cominciare dal rapporto di collaborazione tra Asamar e Federagenti, il cui nuovo presidente

La Gazzetta Marittima

Livorno

Paolo Pessina ha fatto di Livorno «la prima tappa istituzionale». Nel risiko per le vicepresidenze, Asamar è riuscita a centrare l'obiettivo: raccogliendo l'eredità di Miele, l'imprenditore livornese Enrico Bonistalli è diventato vicepresidente nazionale, lui che dell'organizzazione labronica degli agenti era stato al timone dal 2016 al 2021 mentre Fabrizio Palombo è stato nominato presidente della sezione Yacht di Federagenti. Altro snodo è l'intesa con le Capitanerie, sia a livello di comando generale (con Federagenti) sia su scala locale (con «iniziative di aggiornamento professionale congiunto, a vantaggio del personale delle Capitanerie e degli operatori delle agenzie marittime»). Non solo: si è affrontata con questo spirito collaborativo l'introduzione, «nei cosiddetti porti minori», del sistema della "finestra unica" per snellire gli adempimenti e si sta seguendo «l'implementazione della nuova piattaforma Emsw che andrà a sostituire i due sistemi attualmente utilizzati». Miele segnala l'utilità del dialogo con la Capitaneria e, in particolare, con il nuovo direttore marittimo della Toscana, ammiraglio Giovanni Canu («l'arrivo a Livorno di un professionista di tale spessore rappresenta un grande valore per il nostro territorio»). Viene speso apprezzamento per il tentativo di rispondere alle preoccupazioni delle agenzie marittime associate in merito a una «eventuale ulteriore limitazione degli orari di apertura al pubblico della Sezione A/S della Capitaneria di Livorno»: l'ammiraglio ha manifestato consapevolezza e disponibilità nel cercare soluzioni. Idem per il confronto nella sede Asamar con il comandante Gennaro Fusco sul limite del tenore di zolfo nei carburanti, sia in porto che in rada; a breve un altro round, stavolta sulle merci pericolose. Sentito ringraziamento a Guerrieri: accelerazione decisiva ai lavori Analoga attenzione alle istanze è stata rilevata nel confronto con l'Authority sia riguardo al presidente uscente Luciano Guerrieri sia relativamente al segretario generale Matteo Paroli. Il contesto di dialogo - afferma Miele - è stato utile, «nei momenti di reale necessità», a trovare via d'uscita a «questioni che, all'improvviso, si erano rivelate particolarmente critiche». A Guerrieri, nella fattispecie, «un sentito ringraziamento per i risultati conseguiti: il suo impegno, anche nel ruolo di commissario straordinario per la Darsena Europa, ha impresso un'accelerazione decisiva al percorso verso la realizzazione di quest'opera strategica». Al tempo stesso, al nuovo numero uno di Palazzo Rosciano, Davide Gariglio, va «un caloroso e sentito benvenuto». L'organizzazione degli agenti marittimi offre collaborazione, ad esempio, nell'Organismo di Partenariato (dove Miele è tornata in seguito all'elezione come presidente) o nelle commissioni consultive (dove è presente Bonistalli). «Non manchiamo di sostenere con determinazione gli interessi della nostra categoria, ma - insiste Miele - ci impegniamo anche per il bene dell'intera comunità portuale, promuovendo il mantenimento degli equilibri e la tutela dei traffici». Altro fronte di collaborazione è il «proficuo rapporto» con la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, guidata dal presidente Riccardo Breda: la voce di Asamar è nel consiglio camerale in rappresentanza del comparto trasporti e spedizioni. Positivo è anche lo scambio con la Direzione livornese di Usmaf, l'articolazione territoriale del ministero che si occupa di sanità marittima, aerea e di frontiera («particolarmente con il dottor Lattanzi e la dottoressa Salvadori,

La Gazzetta Marittima

Livorno

sempre disponibili nell'affrontare sia le dinamiche quotidiane legate alle pratiche sia le criticità di natura tecnico-amministrativa»). Usmaf Livorno sotto **Genova** e a Piombino manca il medico Ma c'è un "ma", anzi un paio. Il primo è la «persistente assenza, nel porto di Piombino, di un medico generico fiduciario, figura essenziale per l'assistenza sanitaria al personale navigante». Tale carenza, già segnalata in più occasioni, - ricorda Miele - comporta evidenti ripercussioni sia in termini di operatività che di sostenibilità economica. Il secondo è il fatto che, «nell'ambito di una riorganizzazione amministrativa definita a livello centrale, la Direzione Distrettuale Usmaf di Livorno sarà posta sotto la competenza della sede di **Genova**». Agli operatori è stato detto che non saranno disagi operativi reali, ma Miele sembra crederci solo a metà: «Non possiamo nascondere una certa preoccupazione per una configurazione che, almeno sulla carta, non appare migliorativa né in termini di prossimità territoriale né di tempestività nei servizi» (e a tal riguardo invita a segnalare «eventuali criticità»). L'ultima sottolineatura, prima di spendere un ringraziamento per la propria "squadra" del consiglio e della segreteria di Asamar: in tandem con Capitaneria di Livorno e Agenzia delle Dogane, si stanno facendo passi avanti in fatto di digitalizzazione e interoperabilità tra enti, così da «dare impulso a procedure più snelle ed efficienti, a beneficio dell'intero comparto portuale».

Port News

Livorno

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, presertantasi 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 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 del 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

Piombino, Isola d' Elba

FEDERAGENTI - Pessina: "Sistema logistico europeo in tilt. Ora tocca a noi non buttare al vento la grande occasione"

Il minuetto sui dazi, sommato all'ondata di calore e quindi a una siccità che rischia di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee. Il tutto sommato a un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai porti americani, questo è il quadro di riferimento. Roma, 4 luglio 2025 - Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nord europeo, che fa perno su porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai un evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche. "E - secondo Paolo Pessina, presidente di Federagenti - questa situazione che ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba, schiude una opportunità insperata per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare". "Un'opportunità unica - sottolinea Pessina - che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto. In questo quadro di riferimento - afferma ancora il presidente di Federagenti - speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli. I porti hanno bisogno di governance efficiente subito, il sistema logistico di un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative. Purtroppo non possiamo permetterci il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei porti. Dobbiamo essere efficienti subito anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, ma mano che entreranno in servizio; dalla diga al terzo valico, superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere subito nell'ottica del fare". "Tutti i grandi hub nord europei - conclude Pessina - sono saturi, peggio che durante la congestione da Covid; le chiatte container subiscono a Rotterdam ritardi di 77 ore prima di poter imbarcare e le grandi industrie che da anni hanno ridotto le scorte a magazzino rischiano di bloccare la produzione a causa di un sistema logistico globale che batte in testa. Se non ora, quando? Quando far valere i tre giorni di navigazione in più fra Mediterraneo e Nord Europa, quando far valere lo spostamento a sud del baricentro dei traffici in Europa? Se perderemo questa sfida, la colpa sarà solo nostra, dei dibattiti interminabili sulle scelte dei presidenti dei porti, di una riforma che non si fa, di procedure burocratiche e doganali che tutti sono d'accordo di azzerare, ma nessuno compie mosse concrete."



Il minuetto sui dazi, sommato all'ondata di calore e quindi a una siccità che rischia di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee. Il tutto sommato a un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai porti americani, questo è il quadro di riferimento. Roma, 4 luglio 2025 - Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nord europeo, che fa perno su porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai un evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche. "E - secondo Paolo Pessina, presidente di Federagenti - questa situazione che ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba, schiude una opportunità insperata per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare". "Un'opportunità unica - sottolinea Pessina - che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto. In questo quadro di riferimento - afferma ancora il presidente di Federagenti - speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli. I porti hanno bisogno di governance efficiente subito, il sistema logistico di un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative. Purtroppo non possiamo permetterci il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei porti. Dobbiamo essere efficienti subito anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, ma mano che entreranno in servizio; dalla diga al terzo valico, superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere subito nell'ottica del fare". "Tutti i grandi hub nord europei - conclude Pessina - sono saturi, peggio che

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

«Porti nordeuropei in tilt, che opportunità per noi: guai se restiamo al blabla»

Pessina: ora tocca a noi, non buttiamo al vento la grande occasione ROMA. Il primo tassello del mosaico: il «minuetto sui dazi». Il secondo tassello: l'ondata di calore e quindi i problemi di siccità che «rischiano di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee». Il terzo: «un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai porti americani». Paolo Pessina, numero uno di Federagenti, indica questo scenario come il quadro di riferimento: «Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nordeuropeo, che fa perno su porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai un evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche». Come dire: è una situazione che «ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba». Perché Pessina torna su quest'argomento? È per sottolineare che tutto questo «schiede una opportunità insperata per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare». A giudizio del presidente di Federagenti, stiamo parlando di «un'opportunità unica che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto». Dentro questo quadro di riferimento - afferma ancora il presidente di Federagenti - «speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli». I porti hanno bisogno di governance efficiente subito, parola di Pessina: insiste anche sul fatto che il sistema logistico ha necessità di «un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative». Per Federagenti la portualità made in Italy «non può permettersi il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei porti: dobbiamo essere efficienti subito - torna a ripetere - anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, man mano che entreranno in servizio, dalla diga al terzo valico, superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere subito nell'ottica del fare». Tutti i grandi poli nordeuropei sono saturi, afferma il leader di Federagenti («peggio che durante la congestione da Covid»): le chiatte container subiscono a Rotterdam «ritardi di 77 ore prima di poter imbarcare» e le grandi industrie che da anni hanno ridotto le scorte a magazzino «rischiano di bloccare la produzione a causa di un sistema logistico globale che batte in testa». Se non ora, quando? Pessina cita il celebre titolo di Primo Levi per sottolineare: «Quando far valere i tre giorni di navigazione in più fra Mediterraneo e Nord Europa, quando far valere lo spostamento a sud del baricentro dei traffici in Europa? Se perderemo questa sfida, - è questo il suo ragionamento - la colpa sarà solo nostra, dei dibattiti interminabili sulle scelte



Pessina: ora tocca a noi, non buttiamo al vento la grande occasione ROMA. Il primo tassello del mosaico: il «minuetto sui dazi». Il secondo tassello: l'ondata di calore e quindi i problemi di siccità che «rischiano di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee». Il terzo: «un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai porti americani». Paolo Pessina, numero uno di Federagenti, indica questo scenario come il quadro di riferimento: «Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nordeuropeo, che fa perno su porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai un evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche». Come dire: è una situazione che «ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba». Perché Pessina torna su quest'argomento? È per sottolineare che tutto questo «schiede una opportunità insperata per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare». A giudizio del presidente di Federagenti, stiamo parlando di «un'opportunità unica che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto». Dentro questo quadro di riferimento - afferma ancora il presidente di Federagenti - «speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli». I porti hanno bisogno di governance efficiente subito, parola di Pessina: insiste anche sul fatto che il sistema logistico ha necessità di «un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative». Per Federagenti la portualità made in Italy «non può permettersi il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei porti: dobbiamo essere efficienti subito - torna a ripetere - anche per porre le basi di un utilizzo

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

dei presidenti dei porti, di una riforma che non si fa, di procedure burocratiche e doganali che tutti sono d'accordo di azzerare, ma nessuno compie mosse concrete».

Rinasce il Parco del Cardeto, punto ristoro, park ed eventi

Frutto intesa tra Comune, Demanio, Regione, **Autorità Portuale** Il Parco del Cardeto, a ridosso del centro di Ancona, coi suoi 35 ettari di verde costellato da vestigia storiche a picco sul **mare**, rinasce a nuova vita col l'istallazione di un punto ristoro, un parcheggio e un calendario di eventi. L'hanno annunciato oggi in un incontro stampa nel capoluogo l'assessore all'Urbanistica, al Patrimonio e ai Grandi Eventi del Comune di Ancona Angelo Eliantonio, assieme a quello al Turismo Daniele Berardinelli e al direttore generale dell'Agenzia del Demanio Pierpaolo Russo, attuando in questo modo l'intesa per la riqualificazione dell'area sottoscritta quattro mesi fa tra loro, la Regione Marche, **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** e l'Università Politecnica delle Marche. Il punto ristoro, progetto realizzato con bando pubblico tramite cessione di uno spazio di 75 mq, avrà la sua sede a partire dal 9 luglio prossimo vicino al Faro dei Cappuccini e consisterà in un veicolo mobile, un trailer per cavalli, che fino ad ottobre a partire dalle ore 18 offrirà ai visitatori oltre che cibo e bevande anche eventi settimanali e serate a tema. Si chiamerà Quassù al Faro e sarà gestito da Alessio Sorasio, che lo arricchirà con tavolini e sgabelli sulla balconata panoramica e con un punto selfie realizzato in collaborazione con Foto De Angelis. Accanto al faro, a cura del Comune, si troverà inoltre un piccolo palco per ospitare eventi culturali e spettacoli serali, con accesso gratuito dal cancello di via del Faro o tramite navetta dalla Caserma Villarey. Il Comune e il Demanio provvederanno inoltre con nuove risorse a mettere in campo assieme ad iniziative culturali e ricreative, anche una serie d'interventi straordinari di pulizia e manutenzione dell'area. Il Faro dei Cappuccini verrà poi concesso in Temporary Use tramite bando per attività civiche, sociali e culturali, garantendo l'accesso pubblico agli spazi. Proseguono inoltre i lavori di messa in sicurezza dell'ex Caserma Stamura (a cura dell'Agenzia del Demanio,) anche con indagini geologiche e archeologiche, in vista della futura valorizzazione del complesso che verrà adibito a spazio multifunzionale destinato ad attività museali, centro congressi, albergo diffuso e aree verdi aperte alla cittadinanza. E' stato infine firmato nei giorni scorsi tra la Soprintendenza di Ancona e Pesaro-Urbino e il Comune di Ancona e l'Agenzia del Demanio, l'atto di concessione delle aree esterne dell'ex Monastero di Santa Palazia per convertirle in parcheggi e spazi dedicati alla mobilità sostenibile. Il calendario di eventi si aprirà ufficialmente l'11 luglio con uno spettacolo di musica dal vivo ed arti circensi. Nel fine settimana del 29 e 30 agosto il parco ospiterà poi la rassegna di atti visive e performative Art Festival 2025, e a settembre incontri all'insegna del teatro e della letteratura. Spazio anche alla fotografia con tre prestigiose



07/04/2025 18:27

Frutto intesa tra Comune, Demanio, Regione, **Autorità Portuale** Il Parco del Cardeto, a ridosso del centro di Ancona, coi suoi 35 ettari di verde costellato da vestigia storiche a picco sul mare, rinasce a nuova vita col l'istallazione di un punto ristoro, un parcheggio e un calendario di eventi. L'hanno annunciato oggi in un incontro stampa nel capoluogo l'assessore all'Urbanistica, al Patrimonio e ai Grandi Eventi del Comune di Ancona Angelo Eliantonio, assieme a quello al Turismo Daniele Berardinelli e al direttore generale dell'Agenzia del Demanio Pierpaolo Russo, attuando in questo modo l'intesa per la riqualificazione dell'area sottoscritta quattro mesi fa tra loro, la Regione Marche, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** e l'Università Politecnica delle Marche. Il punto ristoro, progetto realizzato con bando pubblico tramite cessione di uno spazio di 75 mq, avrà la sua sede a partire dal 9 luglio prossimo vicino al Faro dei Cappuccini e consisterà in un veicolo mobile, un trailer per cavalli, che fino ad ottobre a partire dalle ore 18 offrirà ai visitatori oltre che cibo e bevande anche eventi settimanali e serate a tema. Si chiamerà Quassù al Faro e sarà gestito da Alessio Sorasio, che lo arricchirà con tavolini e sgabelli sulla balconata panoramica e con un punto selfie realizzato in collaborazione con Foto De Angelis. Accanto al faro, a cura del Comune, si troverà inoltre un piccolo palco per ospitare eventi culturali e spettacoli serali, con accesso gratuito dal cancello di via del Faro o tramite navetta dalla Caserma Villarey. Il Comune e il Demanio provvederanno inoltre con nuove risorse a mettere in campo assieme ad iniziative culturali e ricreative, anche una serie d'interventi straordinari di pulizia e manutenzione dell'area. Il Faro dei Cappuccini verrà poi concesso in Temporary Use tramite bando per attività civiche, sociali e culturali.

presenze del settore: Stefano Mirabella, Toni Thorimbert e Stefano Schirato che dal 12 al 14 settembre parteciperanno al Cardeto Foro Talk, curato dall'Associazione Forma Formante. "Grazie a queste iniziative - ha commentato Eliantonio - riprende vita quello che per i cittadini di Ancona è un luogo del cuore, diventando un'ulteriore percorso di congiunzione in quota da mare a mare come quello che unisce il Passetto al porto". Per Berardinelli, rappresenta inoltre un ulteriore passo verso l'accorpamento del Cardeto al Parco Regionale del Conero, progetto perseguito dalla giunta comunale di Ancona fin dal suo insediamento.

Nave scuola Palinuro al porto di Ancona

E' visitabile fino a sabato 5 luglio E' ad **Ancona**, la nave scuola Palinuro della Marina Militare. Oggi e sabato 5 luglio sarà in sosta nel capoluogo marchigiano dove si conclude anche la Campagna d'Istruzione del primo Corso "Aeneas" della Scuola Navale Militare "Francesco Morosini" di Venezia. Durante la sosta, nave Palinuro sarà visitabile fino a domani. Al termine della sosta, Nave Palinuro salperà alla volta di Brindisi. La Croce Rossa Italiana, con propri infermieri volontari, è presente in banchina e impegnata nell'assistenza all'imbarcazione.


Ansa.it

Nave scuola Palinuro al porto di Ancona



07/04/2025 20:44

E' visitabile fino a sabato 5 luglio E' ad Ancona, la nave scuola Palinuro della Marina Militare. Oggi e sabato 5 luglio sarà in sosta nel capoluogo marchigiano dove si conclude anche la Campagna d'Istruzione del primo Corso 'Aeneas' della Scuola Navale Militare 'Francesco Morosini' di Venezia. Durante la sosta, nave Palinuro sarà visitabile fino a domani. Al termine della sosta, Nave Palinuro salperà alla volta di Brindisi. La Croce Rossa Italiana, con propri infermieri volontari, è presente in banchina e impegnata nell'assistenza all'imbarcazione.

Movida e laboratori scientifici al porto di San Benedetto, per il terzo braccio servono 150milioni. Assenti: «Non solo pesca, è un'area strategica»

SAN BENEDETTO «Una grande opportunità per la città ripensare il porto non solo come attività ittica ma come centro culturale ed economico del territorio». Parole di Sandro Assenti, presidente Confesercenti, che giovedì ha preso parte all'incontro organizzato dal Comune per discutere del progetto del terzo braccio del porto. L'obiettivo Un summit alla presenza di Confcommercio, Federalberghi e Confesercenti per discutere del Documento di programmazione strategica di gestione dei porti. Presenti il dirigente Giorgio Giantomassi, l'ingegner Giuseppe Fiscoletti e il consigliere Umberto Pasquali. «Il porto - spiega Assenti - non può essere vissuto solo come pesca ma la sua funzione deve essere rivista soprattutto tenendo conto della sua posizione al centro della città. Quindi lo stesso terzo braccio potrà avere una vocazione culturale e commerciale, così come potrebbe ospitare la movida visto che in questa zona non avremmo problemi di decibel. Un terzo braccio pensato anche per la ricerca e la formazione vista la convenzione con gli atenei marchigiani, dove realizzare eventi e laboratori. In grado di rispondere all'esigenza di non proporre solo sole e mare ai turisti». Terzo braccio di cui si

parla da decenni ma che non potrà avere le caratteristiche di quando venne pensato per le merci e quindi l'attività mercantile, bensì alla cantieristica da sviluppare già con l'ampliamento della darsena e per attività culturali. L'iter Un terzo braccio che richiede una modifica al Piano regolatore del porto ma soprattutto la necessità di intercettare nuovi finanziamenti. Infatti se per la seconda vasca di colmata sono a disposizione 18milioni di euro a fronte dei 33 necessari, si dovranno trovare risorse per il terzo braccio da 150milioni. Da qui il ruolo politico attraverso il coinvolgimento dei ministeri. Il summit di giovedì segue la serie di incontri avuti con le altre associazioni di categoria al fine di redigere una proposta da sottoporre alla **Autorità di sistema portuale**. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



SAN BENEDETTO «Una grande opportunità per la città ripensare il porto non solo come attività ittica ma come centro culturale ed economico del territorio». Parole di Sandro Assenti, presidente Confesercenti, che giovedì ha preso parte all'incontro organizzato dal Comune per discutere del progetto del terzo braccio del porto. L'obiettivo Un summit alla presenza di Confcommercio, Federalberghi e Confesercenti per discutere del Documento di programmazione strategica di gestione dei porti. Presenti il dirigente Giorgio Giantomassi, l'ingegner Giuseppe Fiscoletti e il consigliere Umberto Pasquali. «Il porto - spiega Assenti - non può essere vissuto solo come pesca ma la sua funzione deve essere rivista soprattutto tenendo conto della sua posizione al centro della città. Quindi lo stesso terzo braccio potrà avere una vocazione culturale e commerciale, così come potrebbe ospitare la movida visto che in questa zona non avremmo problemi di decibel. Un terzo braccio pensato anche per la ricerca e la formazione vista la convenzione con gli atenei marchigiani, dove realizzare eventi e laboratori. In grado di rispondere all'esigenza di non proporre solo sole e mare ai turisti». Terzo braccio di cui si parla da decenni ma che non potrà avere le caratteristiche di quando venne pensato per le merci e quindi l'attività mercantile, bensì alla cantieristica da sviluppare già con l'ampliamento della darsena e per attività culturali. L'iter Un terzo braccio che richiede una modifica al Piano regolatore del porto ma soprattutto la necessità di intercettare nuovi finanziamenti. Infatti se per la seconda vasca di colmata sono a disposizione 18milioni di euro a fronte dei 33 necessari, si dovranno trovare risorse per il terzo braccio da 150milioni. Da qui il ruolo politico attraverso il coinvolgimento dei ministeri. Il summit di giovedì segue la serie di incontri avuti con le altre associazioni di categoria al fine di redigere una proposta da sottoporre alla

Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ancona: La Ocean Viking diretta verso il porto di Ancona con 36 migranti a bordo

La nave Ocean Viking, della ong Sos Mediterranée, è diretta verso il porto di Ancona con a bordo 36 migranti-naufraghi a bordo, salvati i mare. Se non ci saranno cambiamenti o nuove disposizioni, lo sbarco dovrebbe avvenire domenica 6 luglio intorno alle ore 12. Puoi commentare l'articolo su Vivere Ancona.

Gomarche

Ancona: La Ocean Viking diretta verso il porto di Ancona con 36 migranti a bordo



07/04/2025 13:32 Barbara Fioravanti Ancona

La nave Ocean Viking, della ong Sos Mediterranée, è diretta verso il porto di Ancona con a bordo 36 migranti-naufraghi a bordo, salvati i mare. Se non ci saranno cambiamenti o nuove disposizioni, lo sbarco dovrebbe avvenire domenica 6 luglio intorno alle ore 12. Puoi commentare l'articolo su Vivere Ancona.

"Quassù al Faro", il programma di eventi al Parco del Cardeto

La rinascita del Parco del Cardeto entra nel vivo con l'attuazione del Piano Città degli immobili pubblici, sottoscritto lo scorso febbraio dall'Agenzia del Demanio insieme al Comune di Ancona, alla Regione Marche, all'Autorità di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale e all'Università Politecnica delle Marche. Un nuovo punto ristoro Nell'ambito dell'Accordo per la valorizzazione del Parco, l'Agenzia del Demanio ha recentemente assegnato in concessione un'area di circa 75 metri quadrati nei pressi del Faro dei Cappuccini per l'apertura di un nuovo punto ristoro. Il progetto selezionato, frutto di un bando pubblico, prevede la riconversione creativa di un trailer per cavalli, integrato nel paesaggio naturale e pensato per offrire un servizio accogliente e sostenibile. Il food truck sarà attivo da luglio a ottobre e ospiterà eventi settimanali e serate a tema , in collaborazione con l'amministrazione comunale, contribuendo a rendere il Parco un luogo dinamico e attrattivo per cittadini e visitatori. Il parco accogliente Per garantire una piena fruizione dell'area durante l'estate, il Comune di Ancona e l'Agenzia del Demanio hanno avviato interventi straordinari di pulizia e manutenzione e stanziato nuove risorse per la messa in sicurezza di alcuni spazi, tra cui la sistemazione delle staccionate. A supporto della promozione del Parco del Cardeto, è stato approvato un programma di iniziative culturali e ricreative che si svolgeranno tra luglio e ottobre . Le attività saranno accompagnate da installazioni artistiche e da una campagna di comunicazione con l'affissione di banner informativi nei punti strategici del sito. Nuove funzioni per gli spazi riaperti e riqualificati Il Faro dei Cappuccini sarà inoltre oggetto di un bando per una concessione di Temporary Use : l'obiettivo è promuovere attività civiche, sociali e culturali, garantendo l'accesso pubblico agli spazi anche durante le fasi di rifunzionalizzazione e contribuendo così alla riduzione dei costi per lo Stato. Proseguono i lavori di messa in sicurezza dell'ex Caserma Stamura a cura dell'Agenzia del Demanio e, contestualmente, sono state avviate le indagini geologiche e archeologiche utili a definire le modalità di realizzazione degli spazi archivistici in ambiente ipogeo. Questi interventi rappresentano un passaggio fondamentale per la valorizzazione del complesso, che sarà oggetto di un ampio progetto di rigenerazione urbana e consentirà la realizzazione di un mix funzionale innovativo con spazi museali, centro congressi, albergo diffuso, aree verdi e spazi aperti alla cittadinanza. È stato infine firmato nei giorni scorsi l'atto di concessione delle aree esterne dell'ex Monastero di Santa Palazia tra la Soprintendenza di Ancona e Pesaro-Urbino e il Comune di Ancona, con la partecipazione dell'Agenzia del Demanio. L'area, situata in posizione strategica nei pressi del Parco del Cardeto, sarà oggetto di un importante intervento di rifunzionalizzazione promosso dall'Amministrazione comunale, volto a migliorare l'accessibilità e i servizi attraverso opere dedicate



La rinascita del Parco del Cardeto entra nel vivo con l'attuazione del Piano Città degli immobili pubblici, sottoscritto lo scorso febbraio dall'Agenzia del Demanio insieme al Comune di Ancona, alla Regione Marche, all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e all'Università Politecnica delle Marche. Un nuovo punto ristoro Nell'ambito dell'Accordo per la valorizzazione del Parco, l'Agenzia del Demanio ha recentemente assegnato in concessione un'area di circa 75 metri quadrati nei pressi del Faro dei Cappuccini per l'apertura di un nuovo punto ristoro. Il progetto selezionato, frutto di un bando pubblico, prevede la riconversione creativa di un trailer per cavalli, integrato nel paesaggio naturale e pensato per offrire un servizio accogliente e sostenibile. Il food truck sarà attivo da luglio a ottobre e ospiterà eventi settimanali e serate a tema , in collaborazione con l'amministrazione comunale, contribuendo a rendere il Parco un luogo dinamico e attrattivo per cittadini e visitatori. Il parco accogliente Per garantire una piena fruizione dell'area durante l'estate, il Comune di Ancona e l'Agenzia del Demanio hanno avviato interventi straordinari di pulizia e manutenzione e stanziato nuove risorse per la messa in sicurezza di alcuni spazi, tra cui la sistemazione delle staccionate. A supporto della promozione del Parco del Cardeto, è stato approvato un programma di iniziative culturali e ricreative che si svolgeranno tra luglio e ottobre . Le attività saranno accompagnate da installazioni artistiche e da una campagna di comunicazione con l'affissione di banner informativi nei punti strategici del sito. Nuove funzioni per gli spazi riaperti e riqualificati Il Faro dei Cappuccini sarà inoltre oggetto di un bando per una concessione di Temporary Use : l'obiettivo è promuovere attività civiche, sociali e culturali, garantendo l'accesso pubblico agli spazi anche durante le fasi di rifunzionalizzazione e contribuendo così alla riduzione dei costi per lo Stato. Proseguono i lavori di messa in sicurezza dell'ex Caserma Stamura a cura dell'Agenzia del Demanio e, contestualmente, sono

alla mobilità sostenibile. QUASSÙ AL FARO: nuova vita nel cuore del Parco " Quassù al Faro" è il nome del palinsesto che si sta mettendo a punto per riportare a nuova vita una parte molto amata e conosciuta del Parco. Questa rassegna rappresenta un'occasione per restituire vita e identità culturale a un luogo straordinario, intrecciando natura, creatività e partecipazione attiva. Dopo anni di assenza di un cartellone continuativo, quindi, il Parco del Cardeto torna a vivere attraverso una programmazione estiva ricca e diversificata che vede il cuore dell'operazione proprio attorno al vecchio Faro. Grazie al progetto di rivitalizzazione il Demanio ha affidato la concessione per un punto ristoro tramite gara pubblica ad Alessio Sorasio, che dal 9 luglio aprirà il suo food truck ogni sera, a partire dalle , offrendo merende, aperitivi e un'atmosfera conviviale con vista sul Duomo. L'area sarà valorizzata con eventi musicali live e serate gastronomiche a tema, tavolini e sgabelli sulla balconata panoramica, un punto selfie realizzato in collaborazione con Foto De Angelis, un'illuminazione scenografica con "Lucine" per rendere l'atmosfera ancora più magica. In parallelo, il Comune di Ancona ha predisposto un piccolo palco accanto al Faro, destinato a ospitare eventi culturali e spettacoli serali, accessibili gratuitamente dal cancello di via del Faro o tramite navetta dalla caserma Villarey. Eventi in programma in continuo aggiornamento L'apertura ufficiale della rassegna è prevista per l'11 luglio con uno spettacolo che unirà musica dal vivo e arti circensi. La serata spazierà dalla musica classica eseguita da giovani talenti del Liceo Rinaldini a performance artistiche e musicali che combinano sonorità contemporanee con suggestioni teatrali internazionali. Tutti gli eventi si svolgeranno nell'area panoramica del Faro dei Cappuccini , raggiungibile a piedi da via del Faro. Nel fine settimana del 29 e 30 agosto il Parco ospiterà l'Art Festival 2025 , due serate dedicate alle arti visive e performative. In programma ci saranno spettacoli di circo contemporaneo, giocoleria, equilibrismo, sand art, insieme a interventi di musica, arti figurative e teatro di strada. Il tutto sarà accompagnato da una vivace area street food e da un mercatino artigianale, che animeranno i viali del Parco creando un'atmosfera immersiva e partecipativa. A settembre è in programma il Conero Film Festival , un evento in fase di conferma.. Sarà un'occasione per coniugare riflessione culturale, narrazione visiva e partecipazione cittadina. Sempre a settembre sono previsti anche momenti di teatro e letteratura. In particolare, si stanno definendo alcune date per l'allestimento di una lezione-spettacolo che propone una rilettura in chiave teatrale di grandi testi classici . Tra le proposte in campo vi è "Nell'abbraccio di Penelope", ispirata al mito di Itaca, e "Giura che senza me mai più godrai", una lezione teatrale sulle Eroidi di Ovidio, entrambe pensate per offrire una riflessione profonda e accessibile sulle radici culturali del Mediterraneo. Dal 12 al 14 settembre , il Parco ospiterà il Cardeto Foto Talk , una rassegna fotografica ideata e curata dall'Associazione Forma Formante, con il possibile patrocinio di Leica. Il festival è pensato per valorizzare la fotografia e il paesaggio attraverso incontri, workshop e shooting guidati da fotografi affermati nel panorama nazionale e internazionale. Il 12 settembre si comincerà con uno shooting di paesaggio al tramonto guidato da Gioele Piccinini e, in serata, con un talk dedicato alla street

photography tenuto da Stefano Mirabella, docente della Leica Academy. Il giorno successivo sarà protagonista Toni Thorimbert, fotografo di fama internazionale, che incontrerà il pubblico in un talk serale. Il 14 settembre , nel pomeriggio, si terrà uno shooting di ritratto in luce naturale presso l'anfiteatro del Parco, mentre in serata Stefano Schirato, fotografo di reportage e storytelling, chiuderà la rassegna con un incontro incentrato sul racconto visivo della realtà. Il Cardeto Foto Talk nasce con l'obiettivo di promuovere la fotografia come linguaggio universale capace di raccontare storie, evocare emozioni e documentare la realtà. Il festival intende avvicinare il pubblico all'arte visiva, stimolare la riflessione attraverso il confronto con autori di rilievo, offrire occasioni gratuite di formazione e valorizzare il Parco del Cardeto come luogo di creatività e comunità. La manifestazione fotografica si propone anche come momento di sensibilizzazione ambientale e sociale, inserendosi nel contesto naturale del Parco per generare un dialogo tra paesaggio, arte e pubblico. Alcune attività prevedranno un numero limitato di partecipanti e saranno accessibili tramite registrazione online. Questo è un comunicato stampa pubblicato il 04-07-2025 alle 12:49 sul giornale del 05 luglio 2025 0 letture SHORT LINK: <https://vivere.me/f3cY> Commenti.

PCI sez. di Ancona: "La politica dei quaquaraquà"

Ora che si avvicinano le elezioni regionali impazza il teatrino della politica, da una parte e dall'altra. Si cerca di far dimenticare ai cittadini quello che le forze politiche hanno fatto o non fatto come governanti di oggi e di ieri. Confidano nella memoria corta. E giù allora le promesse di voler fare domani quello che non hanno voluto e saputo fare ieri. Come diceva il nostro indimenticabile filosofo: "a discorre' nun è fatica!" Così oggi quasi nessuno si vanta dell'ok dato a quella marchetta sciagurata della banchina grandi navi al molo Clementino, un mostro autorizzato, incuranti delle conseguenze per il traffico portuale, per la salute di chi al porto ci lavora e ci vive, e per l'oltraggio portato al patrimonio storico e culturale più importante di Ancona, e dunque al turismo non di puro transito ma di qualità. Fino ad ora a battersi contro il mostro sono stati solo il PCI, il Movimento politico-civico Altra Idea di Città, il Comitato Porto-Città e singoli cittadini. Il consigliere Francesco Rubini si è molto battuto in Consiglio comunale contro questa scelta scellerata, ottenendo dalle altre forze politiche solo voti contrari o astensioni. Se il PD, il Centro-sinistra e la Destra hanno cambiato davvero opinione - meglio tardi che mai - non hanno che un modo semplice ed efficace di provarlo: votare subito in Consiglio comunale la revoca della delibera che attesta il consenso al progetto e consente all'Autorità portuale di procedere alla realizzazione dell'opera. Se non lo fanno, e non lo fanno in fretta, i cittadini che dovrebbero pensare? Che sono solo dei quaquaraqua. Roberta Coletta (segretaria PCI sez. di Ancona) Questo è un comunicato stampa pubblicato il 04-07-2025 alle 17:31 sul giornale del 05 luglio 2025 0 letture Commenti.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grimaldi Lines e Trenitalia ampliano la partnership

Lo speciale biglietto treno+nave è disponibile anche per le tratte internazionali operate dalla compagnia di navigazione, con destinazione Barcellona e Igoumenitsa. Si consolida la partnership tra Grimaldi Lines e Trenitalia nel settore del trasporto passeggeri. 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, Frecce 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. Condividi Tag grimaldi Articoli correlati.



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Biglietto "treno più nave", accordo fra Grimaldi e Trenitalia

Ora è acquistabile anche per le mete internazionali NAPOLI. A partire da quest'estate il biglietto "treno più nave", lanciato nella primavera 2024 e fino ad oggi disponibile sulle destinazioni Sardegna e Sicilia, è 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. È il frutto dell'allargamento della collaborazione tra Grimaldi Lines e Trenitalia nel settore del trasporto passeggeri. Il biglietto "treno più nave" è acquistabile in un'unica soluzione sul sito o sull'app di Trenitalia oppure presso le agenzie di viaggio abilitate, come segnalano dal quartier generale della compagnia napoletana: 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, semplificando notevolmente l'organizzazione della vacanza, - viene fatto rilevare - è possibile pianificare un viaggio completo: «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) a questi collegamenti marittimi (e viceversa) firmati Grimaldi Lines: **Civitavecchia-Olbia**, **Civitavecchia-Porto Torres**, **Civitavecchia-Cagliari**, **Civitavecchia-Arbatax**, Napoli-Cagliari, Napoli-Palermo. I collegamenti internazionali sono invece: **Civitavecchia-Barcellona**, Brindisi-Igoumenitsa (e viceversa). Grimaldi Lines fa sapere che 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 rivendica di esser «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». Il gruppo Grimaldi ha sede a Napoli, controlla una flotta di oltre 130 navi ed impiega circa 20mila persone. È guidato da Gian Luca Grimaldi, Emanuele Grimaldi e Diego Pacella, è una multinazionale operante nella logistica, specializzata nelle operazioni di navi roll-on/roll-off, car carrier e traghetti. Nel settore passeggeri, il Gruppo opera con marchi diversificati per destinazione: Grimaldi Lines nel Mediterraneo (Italia, Spagna, Grecia, Tunisia), Minoan Lines per i collegamenti interni greci (tra Pireo, Creta ed Isole



La Gazzetta Marittima

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Cicladì), Finnlines per il Mar Baltico (Finlandia, Germania e Svezia), Tramed Gle per i collegamenti Spagna Continentale-Baleari.

L'agenzia di Viaggi

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grimaldi amplia l'accordo con Trenitalia: ticket treno+nave valido anche all'estero

Si amplia la partnership tra Grimaldi Lines e Trenitalia. Per l'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 porta di accesso dell'Epiro. Il biglietto treno+nave, acquistabile in un'unica soluzione sul sito o sull'app di Trenitalia oppure presso le agenzie di viaggi abilitate, è pensato per chi preferisce lasciare a casa la propria auto, scegliendo di vivere la vacanza in maniera totalmente accessibile e sostenibile. Il biglietto combinato è disponibile sulle destinazioni Sardegna, Sicilia, Spagna e Grecia e 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. Attualmente Grimaldi Lines, con una flotta di 130 navi, opera nel Mar Mediterraneo con un network di 20 linee marittime.



L'agenzia di Viaggi

Grimaldi amplia l'accordo con Trenitalia: ticket treno+nave valido anche all'estero



07/04/2025 13:54 Attualmente Grimaldi Lines

Si amplia la partnership tra Grimaldi Lines e Trenitalia. Per l'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 porta di accesso dell'Epiro. Il biglietto treno+nave, acquistabile in un'unica soluzione sul sito o sull'app di Trenitalia oppure presso le agenzie di viaggi abilitate, è pensato per chi preferisce lasciare a casa la propria auto, scegliendo di vivere la vacanza in maniera totalmente accessibile e sostenibile. Il biglietto combinato è disponibile sulle destinazioni Sardegna, Sicilia, Spagna e Grecia e 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. Attualmente Grimaldi Lines, con una flotta di 130 navi, opera nel Mar Mediterraneo con un network di 20 linee marittime.

Primo Magazine

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Grimaldi Lines e Trenitalia, si amplia la partnership

4 luglio 2025 - Si consolida e cresce la partnership tra Grimaldi Lines e Trenitalia nel settore del trasporto passeggeri. 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.



Rimossi ormeggi abusivi dalle acque del lungomare di Napoli

Multa e sequestro di ombrelloni e sedie al lido "Mappatella" Numerosi ormeggi abusivi sistemati nello specchio acqueo antistante il consolato Americano in via Caracciolo, a Napoli, sono stati smantellati dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale nell'ambito dell'intensificazione dei servizi per il contrasto dell'abusivismo demaniale e commerciale. L'operazione ha richiesto l'impiego del nucleo sommozzatori del Corpo, coadiuvato da un pontone, messo a disposizione dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, a bordo del quale, con l'ausilio di una gru, sono stati accatastati: "corpi morti", catene, cime e quant'altro utilizzato dagli abusivi per la realizzazione degli ormeggi illegali. Analogo intervento anche nel cosiddetto "Lido Mappatella" dove una persona - a cui poi è stata notificata una sanzione da 5mila euro - è stata sorpresa mentre affittava, senza autorizzazione, sedie e ombrelloni che successivamente sono stati sequestrati dalla fiamme gialle. L'operazione si è svolta con la collaborazione dei militari del primo Gruppo Napoli i quali si occuperanno dei connessi aspetti di polizia economico-finanziaria con particolare riguardo agli ormeggi abusivi che alimentano un rilevante giro di affari in nero. La Capitaneria di Porto, intervenuta con una motovedetta, ha assicurato nello specchio acqueo in questione la sicurezza della navigazione. I controlli della Polizia del Mare - informa una nota - saranno intensificati nelle prossime settimane e riguarderanno l'intero territorio regionale allo scopo di contrastare ogni forma di abusivismo e tutelare gli imprenditori che operano nel rispetto delle regole.



Cronache Della Campania

Napoli

Napoli, smantellati gli ormeggi abusivi in via Caracciolo

Napoli- Stamane, il Reparto Operativo Aeronavale di Napoli, in un'ottica di potenziamento dei servizi di contrasto all'abusivismo demaniale e commerciale, ha condotto una vasta operazione che ha portato allo smantellamento di numerosi ormeggi abusivi nello specchio d'acqua antistante il Consolato Americano, in via Caracciolo. Contenuti L'intervento ha richiesto un notevole dispiegamento di forze e mezzi: il Nucleo Sommozzatori del Corpo è stato impiegato per le operazioni subacquee, coadiuvato da un pontone messo a disposizione dall'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. A bordo del pontone, tramite l'ausilio di una gru, sono stati recuperati e accatastati tutti gli elementi utilizzati per gli ormeggi illegali: "corpi morti", catene, cime e altro materiale. Contestualmente, un'azione mirata ha interessato il cosiddetto " Lido Mappatella ", dove le Fiamme Gialle hanno colto in flagrante un soggetto intento ad affittare sedie e ombrelloni senza la necessaria autorizzazione . Tutto il materiale è stato posto sotto sequestro, e al responsabile è stata comminata una sanzione amministrativa di 5.000 euro. L'intera operazione è stata supportata dalla collaborazione dei militari del Gruppo Napoli, che si occuperanno degli aspetti di polizia economico-finanziaria legati in particolare agli ormeggi abusivi, i quali alimentano un rilevante giro d'affari in nero. La Capitaneria di Porto, presente con una motovedetta, ha garantito la sicurezza della navigazione nell'area interessata. La Guardia di Finanza ha annunciato che i controlli della "Polizia del Mare" saranno intensificati nelle prossime settimane e riguarderanno l'intero territorio regionale. L'obiettivo è chiaro: contrastare ogni forma di abusivismo e tutelare gli imprenditori che operano nel rispetto delle regole e della legalità. Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento. .



Authority Trasporti e università Parthenope: intesa per collaborare all'innovazione

TORINO. Collaborare con il mondo accademico sviluppando «attività e progetti di studio, ricerca, innovazione, sperimentazione e formazione» ma anche l'«organizzazione di convegni, seminari e tavole rotonde e attivazione di tirocini curriculari nell'ottica di un proficuo scambio di competenze e professionalità». È questo il senso dell'intesa che l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) ha messo nero su bianco con l'Università di **Napoli** "Parthenope" (Dipartimento di Studi Aziendali e Quantitativi). L'accordo quadro ha durata triennale e conta di far decollare «una collaborazione nei settori di reciproco interesse e competenza». «Questo accordo si inserisce nel solco delle collaborazioni avviate dall'Art con il mondo accademico», sottolinea il presidente Nicola Zaccheo: «È la conferma dell'impegno dell'attuale consiliatura nella promozione di una cultura della regolazione dei trasporti sempre più evoluta, a beneficio della collettività e della competitività dei mercati di riferimento». «Con profondo interesse abbiamo voluto stipulare l'accordo quadro con Art che ringraziamo per l'opportunità», sottolinea il rettore Antonio Garofalo: «Siamo sicuri di poter collaborare con l'Autorità nell'organizzazione di attività nel settore dei trasporti, settore che ha sempre visto il mio ateneo impegnato in didattica, ricerca e terza missione, in particolare nell'ambito dei trasporti marittimi e della logistica delle merci terra-mare-terra». La realtà virtuale al centro di un progetto dell'università di Pisa L'università di Pisa sperimenta la macerazione in atmosfera di azoto Il 26 settembre con tanti eventi: protagonisti i ricercatori e le ricercatrici Le "impronte" scoperte da due scienziate dell'università di Firenze.



Napoli Today

Napoli

America's Cup Napoli, Manfredi: "Risorse stanziare sono insufficienti. Ce ne vorranno altre"

Le parole del primo cittadino partenopeo nel corso della sua audizione in commissione Cultura sul decreto Sport "Le risorse che sono state appostate sono chiaramente insufficienti per la complessità e l'importanza dell'evento, che è globale e che riporta un ritorno che è stato quantificato superiore al miliardo come ricaduta di attività economiche con più di 10mila posti di lavoro. È chiaro che ci vorranno altre risorse economiche che, mi risulta, verranno appostate con provvedimenti successivi in finanziaria". Queste le parole del sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, nel corso della sua audizione in commissione Cultura sul decreto Sport. Per quanto riguarda le risorse per Bagnoli, invece, sono fondi "che già rientrano nella copertura che abbiamo per l'intervento di bonifica e infrastrutturazione del Sin", ha spiegato il primo cittadino partenopeo. "Come Comune non abbiamo richiesto risorse aggiuntive, se ce ne fossero chiaramente per noi sarebbe manna che viene dal cielo, però, il tema reale è che per le risorse che abbiamo ci sono delle limitazioni dal punto di vista temporale sulla possibilità di spesa proprio per i limiti del piano di rientro. Abbiamo ricevuto rassicurazioni dalla Ragioneria dello Stato e dal Mef che questo avverrà in sede di Finanziaria, per poter avere un'introduzione di flessibilità sull'uso di queste risorse nel 2026-27 che dovremo spendere sia per la gestione degli interventi infrastrutturali sia per i costi aggiuntivi per l'incremento dei servizi per la Coppa America che sono a carico del Comune. Noi abbiamo presentato delle proposte al governo e speriamo che ci possano essere delle risposte concrete perché sono infrastrutture che servono al territorio e hanno un ritorno dal punto di vista economico". La richiesta di metodi di semplificazione amministrativa analoghi a quelli del Pnrr Manfredi, poi, come riporta Askaneews, ha chiesto "la possibilità di introdurre strumenti di accelerazione della spesa e, quindi, metodi di semplificazione amministrativa analoghi a quelli del Pnrr o ancora più avanzati non solo per le opere all'interno dell'area di Bagnoli, rispetto alle quali gli strumenti previsti sono più che sufficienti e per le quali stiamo operando con grande velocità, ma sono necessari degli interventi infrastrutturali anche al di fuori dell'area di Bagnoli perché il sito della competizione è il lungomare di Napoli". Il sindaco di Napoli ha sottolineato che questa necessità riguarda sia "sia la parte del Comune che quella dell'**Autorità portuale**, che è titolare di una serie di aree sul lungomare, e per il rafforzamento dei trasporti anche Ferrovie dello Stato e l'aeroporto". "Per questo motivo - ha aggiunto - una richiesta che sottopongo alla Commissione e che ho già sottoposto al governo, è la possibilità di introdurre degli strumenti di accelerazione della spesa che siano funzionali alla realizzazione dell'America's Cup al di fuori del sito di Bagnoli". Manfredi ha ricordato che "questa procedura è inserita pienamente nell'attività di realizzazione della bonifica e della riqualificazione



NAPOLI TODAY

America's Cup Napoli, Manfredi: "Risorse stanziare sono insufficienti. Ce ne vorranno altre"

07/04/2025 15:24 PRIMO CITTADINO:

Le parole del primo cittadino partenopeo nel corso della sua audizione in commissione Cultura sul decreto Sport "Le risorse che sono state appostate sono chiaramente insufficienti per la complessità e l'importanza dell'evento, che è globale e che riporta un ritorno che è stato quantificato superiore al miliardo come ricaduta di attività economiche con più di 10mila posti di lavoro. È chiaro che ci vorranno altre risorse economiche che, mi risulta, verranno appostate con provvedimenti successivi in finanziaria". Queste le parole del sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, nel corso della sua audizione in commissione Cultura sul decreto Sport. Per quanto riguarda le risorse per Bagnoli, invece, sono fondi "che già rientrano nella copertura che abbiamo per l'intervento di bonifica e infrastrutturazione del Sin", ha spiegato il primo cittadino partenopeo. "Come Comune non abbiamo richiesto risorse aggiuntive, se ce ne fossero chiaramente per noi sarebbe manna che viene dal cielo, però, il tema reale è che per le risorse che abbiamo ci sono delle limitazioni dal punto di vista temporale sulla possibilità di spesa proprio per i limiti del piano di rientro. Abbiamo ricevuto rassicurazioni dalla Ragioneria dello Stato e dal Mef che questo avverrà in sede di Finanziaria, per poter avere un'introduzione di flessibilità sull'uso di queste risorse nel 2026-27 che dovremo spendere sia per la gestione degli interventi infrastrutturali sia per i costi aggiuntivi per l'incremento dei servizi per la Coppa America che sono a carico del Comune. Noi abbiamo presentato delle proposte al governo e speriamo che ci possano essere delle risposte concrete perché sono infrastrutture che servono al territorio e hanno un ritorno dal punto di vista economico". La richiesta di metodi di semplificazione amministrativa analoghi a quelli del Pnrr Manfredi, poi, come riporta Askaneews, ha chiesto "la possibilità di introdurre strumenti di accelerazione della spesa e, quindi, metodi di semplificazione amministrativa analoghi a quelli del Pnrr o ancora più avanzati non solo per le opere all'interno dell'area di Bagnoli, rispetto alle quali gli strumenti previsti sono più che sufficienti e per le quali stiamo operando con grande velocità, ma sono necessari degli interventi infrastrutturali anche al di fuori dell'area di Bagnoli perché il sito della competizione è il lungomare di Napoli". Il sindaco di Napoli ha sottolineato che questa necessità riguarda sia "sia la parte del Comune che quella dell'Autorità portuale, che è titolare di una serie di aree sul lungomare, e per il rafforzamento dei trasporti anche Ferrovie dello Stato e l'aeroporto". "Per questo motivo - ha aggiunto - una richiesta che sottopongo alla Commissione e che ho già sottoposto al governo, è la possibilità di introdurre degli strumenti di accelerazione della spesa che siano funzionali alla realizzazione

Napoli Today

Napoli

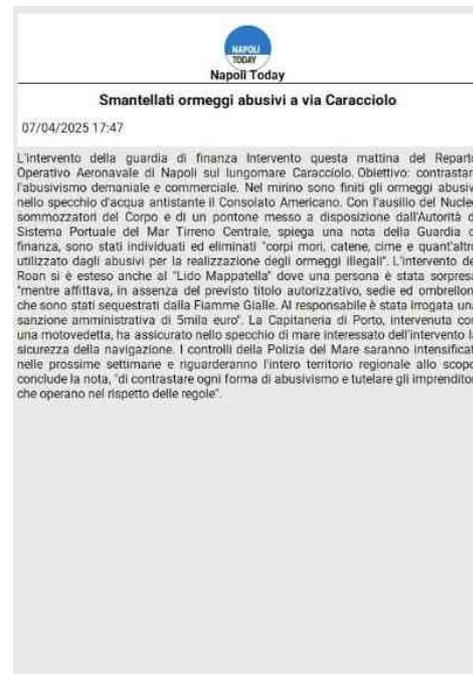
di Bagnoli" del quale è commissario di governo. "Ad oggi, il commissariamento scade a fine 2025, quindi, sarà necessario definire - ha proseguito - una proroga come già previsto. L'America's Cup si farà nel 2027, ma le opere si concluderanno anche dopo. In sede di questa proroga c'è anche la richiesta di avere qualche unità di personale, sia tecnico che amministrativo, in più perché ora il Commissariato è costituito solo da 10 persone, con una mole di lavoro enorme che oggi aumenterà perché ci sarà un'accelerazione degli interventi perché si lavorerà in parallelo a terra e a mare. Per il resto, la struttura del decreto è funzionale per quelle che sono le attività già in corso per la realizzazione di questo evento così importante per il Paese, ma anche per la nostra città e per l'area della Città Metropolitana".

Napoli Today

Napoli

Smantellati ormeggi abusivi a via Caracciolo

L'intervento della guardia di finanza Intervento questa mattina del Reparto Operativo Aeronavale di Napoli sul lungomare Caracciolo. Obiettivo: contrastare l'abusivismo demaniale e commerciale. Nel mirino sono finiti gli ormeggi abusivi nello specchio d'acqua antistante il Consolato Americano. Con l'ausilio del Nucleo sommozzatori del Corpo e di un pontone messo a disposizione dall'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, spiega una nota della Guardia di finanza, sono stati individuati ed eliminati "corpi mori, catene, cime e quant'altro utilizzato dagli abusivi per la realizzazione degli ormeggi illegali". L'intervento del Roan si è esteso anche al "Lido Mappatella" dove una persona è stata sorpresa "mentre affittava, in assenza del previsto titolo autorizzativo, sedie ed ombrelloni che sono stati sequestrati dalla Fiamme Gialle. Al responsabile è stata irrogata una sanzione amministrativa di 5mila euro". La Capitaneria di Porto, intervenuta con una motovedetta, ha assicurato nello specchio di mare interessato dell'intervento la sicurezza della navigazione. I controlli della Polizia del Mare saranno intensificati nelle prossime settimane e riguarderanno l'intero territorio regionale allo scopo, conclude la nota, "di contrastare ogni forma di abusivismo e tutelare gli imprenditori che operano nel rispetto delle regole".



Rimossi ormeggi abusivi dalle acque del lungomare di Napoli

Multa e sequestro di ombrelloni e sedie al lido "Mappatella" Numerosi ormeggi abusivi sistemati nello specchio acqueo antistante il consolato Americano in via Caracciolo, a Napoli, sono stati smantellati dai finanzieri del Reparto Operativo Aeronavale nell'ambito dell'intensificazione dei servizi per il contrasto dell'abusivismo demaniale e commerciale. L'operazione ha richiesto l'impiego del nucleo sommozzatori del Corpo, coadiuvato da un pontone, messo a disposizione dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, a bordo del quale, con l'ausilio di una gru, sono stati accatastati: "corpi morti", catene, cime e quant'altro utilizzato dagli abusivi per la realizzazione degli ormeggi illegali. Analogo intervento anche nel cosiddetto "Lido Mappatella" dove una persona - a cui poi è stata notificata una sanzione da 5mila euro - è stata sorpresa mentre affittava, senza autorizzazione, sedie e ombrelloni che successivamente sono stati sequestrati dalla fiamme gialle. L'operazione si è svolta con la collaborazione dei militari del primo Gruppo Napoli i quali si occuperanno dei connessi aspetti di polizia economico-finanziaria con particolare riguardo agli ormeggi abusivi che alimentano un rilevante giro di affari in nero. La Capitaneria di Porto, intervenuta con una motovedetta, ha assicurato nello specchio acqueo in questione la sicurezza della navigazione. I controlli della Polizia del Mare - informa una nota - saranno intensificati nelle prossime settimane e riguarderanno l'intero territorio regionale allo scopo di contrastare ogni forma di abusivismo e tutelare gli imprenditori che operano nel rispetto delle regole.



Sea Reporter

Napoli

Maxi operazione congiunta tra Guardia Costiera, Guardia di Finanza e AdSP

Napoli - Nello specchio acqueo del lungomare di Napoli antistante il Consolato americano, è stata eseguita una nuova operazione dalla Guardia Costiera, Guardia di Finanza ed **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. Sono stati rimossi circa 20 corpi morti, abusivamente adagiati sul fondo del mare, che avrebbero potuto consentire l'ormeggio di numerose unità da diporto. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**, ente gestore dell'area, ha assicurato l'impiego di un motopontone, appositamente equipaggiato, e di operatori subacquei, risorse che hanno consentito di portare a termine una attività particolarmente complessa, anche dal punto di vista tecnico nautico. Sono infatti state rimosse oltre 80 tonnellate di blocchi di cemento, di cui il maggiore di ben 25000 chili, cui si aggiungono oltre 700 metri tra cime e catene, che, attraverso un **sistema** di gavitelli in superficie, avrebbero potuto offrire ormeggi in un'area non consentita. Tutto il materiale, individuato a seguito di una serie di ispezioni subacquee, era posizionato poco al di fuori del perimetro di un'area demaniale marittima oggetto, in passato, di concessione stagionale quest'anno non assegnata. L'operazione si inserisce nell'ambito delle attività di vigilanza e controllo poste in essere l'AdSP del **Mar Tirreno Centrale**, dalla Guardia Costiera e dalla Guardia di Finanza, al fine di tutelare i beni demaniali marittimi, garantirne la libera e disciplinata fruizione e preservare l'ambiente dai rischi dovuti all'introduzione di corpi estranei potenzialmente non ecocompatibili. Una conferma del forte impegno dei diversi soggetti istituzionali coinvolti e della loro capacità di operare efficacemente ed in ottima sinergia per affermare la legalità.



Shipping Italy

Napoli

Aponte interessato a rilevare il Marina di Stabia (dove si trova il suo yacht)

Gianluigi Aponte potrebbe diventare il nuovo proprietario del **porto** turistico Marina di Stabia. Secondo quanto rivelato da Il Mattino questo marina affacciato sul Golfo di **Napoli** farebbe gola a diversi investitori e fra questi è emerso il nome dell'armatore originario di Sorrento (ma ginevrino d'acquisizione) che, probabilmente non per caso, nei giorni scorsi ha trasferito il proprio super yacht Radial dal **porto** di **Napoli** proprio nel **porto** turistico che sorge vicino alle principali località turistiche della Penisola Sorrentina e Amalfitana. Il **porto** turistico di Marina di Stabia 789 posti barca e può ospitare anche navi da diporto fino a 90 metri di lunghezza grazie alle proprie infrastrutture e a fondali profondi fino a 6,5 metri. Altra particolarità interessante dello stesso complesso è la presenza di un cantiere nautico che dispone di tre scali di alaggio per imbarcazioni fino a 50 metri e di un travel lift da 220 tonnellate. Completano la struttura un moderno Yacht Club, un ristorante panoramico, un lounge bar con piscina, oltre a un Captain's Corner Bar presso la torre di controllo. Fino ad oggi il Marina di Stabia è stato gestito dalla famiglia La Mura, in primis Salvatore La Mura. Proprio quest'ultimo ha confermato di aver ricevuto diverse proposte d'acquisto, sebbene le trattative siano ancora in fase embrionale e richiederanno mesi di approfondimenti. "Le proposte sono diverse e, se eventualmente si concretizzeranno, valuteremo quelle più interessanti" ha dichiarato La Mura a Il Mattino, suggerendo che un'eventuale svolta non avverrà prima dell'autunno. N.C.



Salerno Container Terminal, +10% di teus movimentati

Nel primo semestre '25. Oltre 13 milioni a supporto crescita Il primo semestre 2025 conferma le aspettative di crescita del traffico per **Salerno** Container Terminal SpA (Gruppo Gallozzi) che traguarda il +10%, registrando una movimentazione pari a 200.492 teus, rispetto ai 182.907 dello stesso periodo del 2024. A trainare questo dato è l'export che segna un +15,5%, grazie alle merci prodotte dalle aziende manifatturiere campane e del Centro Sud Italia, che hanno scelto il **porto di Salerno** per raggiungere i mercati dell'America del Nord (costa Est ed Ovest), del Canada, del Nord Europa, del bacino Mediterraneo, dell'Africa e del Medio ed Estremo oriente. 456 le navi full-container attraccate nel primo semestre, pari ad una media di 2,5 navi in partenza tutti i giorni per le differenti destinazioni del mondo. **LE NUOVE ASSUNZIONI** Nel corso del primo semestre del 2025, sono 28 le nuove assunzioni della **Salerno** Container Terminal SpA. Si tratta sia di figure professionali di profilo manageriale che di impiegati e di lavoratori portuali. A queste, va aggiunta l'attivazione di 6 percorsi di tirocinio, svolti in collaborazione con diverse Università campane. Il 25% dei nuovi ingressi riguarda ruoli ricoperti da donne. Si rinforza così ulteriormente la presenza del lavoro femminile in un ambito portuale che, sino a poco tempo fa, si riteneva essere ad esclusivo appannaggio maschile. "I risultati molto positivi del primo semestre - dichiara Agostino Gallozzi, presidente di **Salerno** Container Terminal SpA - sono in linea con la nostra previsione di superare il traguardo del 400.000 teus nel 2025. La crescita dell'export ed il numero delle navi partite per ogni destinazione del mondo conferma il contributo di competitività che il **porto** assicura alle industrie campane, orientate ad affermarsi sui mercati internazionali. Il dato più importante è, però, quello della crescita della occupazione, con le 28 nuove assunzioni. Il **porto di Salerno** rimane, infatti, il maggiore datore di lavoro della città, con un indotto che si riverbera anche in tutta la provincia". **I NUOVI INVESTIMENTI** Già finalizzati nel primo semestre dell'anno nuovi investimenti per 13.000.000,00 di euro. Oltre alla nuova prossima quinta maxi-gru di banchina, prodotta da Gottwald di Konecranes, la cui consegna è prevista per il mese di ottobre, ed il quarto carro ponte (RTG) dedicato alla movimentazione dei contenitori all'import, sono stati ordinati altre 4 semoventi di piazzale (Reach Stacker) per contenitori pieni all'export e 2 front loader per contenitori vuoti. Importante l'investimento nelle opere di elettrificazione delle banchine e dei piazzali, nell'ambito di un programma di transizione energetica, che vede le nuove gru ed i nuovi carri ponte passare dalla alimentazione diesel a quella elettrica, in un percorso che mira alla realizzazione del terminal ad emissioni zero, con un drastico abbattimento delle emissioni e



Nel primo semestre '25. Oltre 13 milioni a supporto crescita Il primo semestre 2025 conferma le aspettative di crescita del traffico per Salerno Container Terminal SpA (Gruppo Gallozzi) che traguarda il +10%, registrando una movimentazione pari a 200.492 teus, rispetto ai 182.907 dello stesso periodo del 2024. A trainare questo dato è l'export che segna un +15,5%, grazie alle merci prodotte dalle aziende manifatturiere campane e del Centro Sud Italia, che hanno scelto il porto di Salerno per raggiungere i mercati dell'America del Nord (costa Est ed Ovest), del Canada, del Nord Europa, del bacino Mediterraneo, dell'Africa e del Medio ed Estremo oriente. 456 le navi full-container attraccate nel primo semestre, pari ad una media di 2,5 navi in partenza tutti i giorni per le differenti destinazioni del mondo. **LE NUOVE ASSUNZIONI** Nel corso del primo semestre del 2025, sono 28 le nuove assunzioni della Salerno Container Terminal SpA. Si tratta sia di figure professionali di profilo manageriale che di impiegati e di lavoratori portuali. A queste, va aggiunta l'attivazione di 6 percorsi di tirocinio, svolti in collaborazione con diverse Università campane. Il 25% dei nuovi ingressi riguarda ruoli ricoperti da donne. Si rinforza così ulteriormente la presenza del lavoro femminile in un ambito portuale che, sino a poco tempo fa, si riteneva essere ad esclusivo appannaggio maschile. "I risultati molto positivi del primo semestre - dichiara Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal SpA - sono in linea con la nostra previsione di superare il traguardo del 400.000 teus nel 2025. La crescita dell'export ed il numero delle navi partite per ogni destinazione del mondo conferma il contributo di competitività che il porto assicura alle industrie campane, orientate ad affermarsi sui mercati internazionali. Il dato più importante è, però, quello della crescita della occupazione.

dei rumori, a beneficio del rapporto porto-città. "Se l'impresa privata sostiene con successo la propria missione verso la crescita - sostiene il Presidente Gallozzi - è necessario che gli attori della funzione pubblica, Autorità Portuale, Comune, Provincia, mettano in campo le attività di loro responsabilità, per rendere compatibile lo sviluppo portuale e della sua occupazione con le aspettative di qualità della vita della cittadinanza. Devono essere innanzitutto accelerati il completamento e l'entrata in esercizio delle gallerie di collegamento tra il porto e la rete autostradale, con snodi di innesto adeguati, affinché sia separato il traffico pesante dalla circolazione cittadina. Si è lasciato trascorrere troppo tempo per la realizzazione di questa opera di primaria importanza ed i ritardi si riflettono purtroppo sulla popolazione di Salerno e sul suo porto".

Salerno Container Terminal, crescita boom nel primo semestre 2025

Il primo semestre 2025 conferma le aspettative di crescita del traffico per Salerno Container Terminal Spa (Gruppo Gallozzi) che traguarda il +10%, registrando una movimentazione pari a 200.492 teus, rispetto ai 182.907 dello stesso periodo del 2024. A trainare questo dato è l'export che segna un +15,5%, grazie alle merci prodotte dalle aziende manifatturiere campane e del Centro Sud Italia, che hanno scelto il porto di Salerno per raggiungere i mercati dell'America del Nord (costa Est ed Ovest), del Canada, del Nord Europa, del bacino Mediterraneo, dell'Africa e del Medio ed Estremo oriente. 456 le navi full-container attraccate nel primo semestre, pari ad una media di 2,5 navi in partenza tutti i giorni per le differenti destinazioni del mondo. Nel corso del primo semestre del 2025, sono 28 le nuove assunzioni della Salerno Container Terminal Spa. Si tratta sia di figure professionali di profilo manageriale che di impiegati e di lavoratori portuali. A queste, va aggiunta l'attivazione di 6 percorsi di tirocinio, svolti in collaborazione con diverse Università campane. Il 25% dei nuovi ingressi riguarda ruoli ricoperti da donne. Si rinforza così ulteriormente la presenza del lavoro femminile in un ambito

portuale che, sino a poco tempo fa, si riteneva essere ad esclusivo appannaggio maschile. "I risultati molto positivi del primo semestre - dichiara Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal Spa - sono in linea con la nostra previsione di superare il traguardo del 400.000 teus nel 2025. La crescita dell'export ed il numero delle navi partite per ogni destinazione del mondo conferma il contributo di competitività che il porto assicura alle industrie campane, orientate ad affermarsi sui mercati internazionali. Il dato più importante è, però, quello della crescita della occupazione, con le 28 nuove assunzioni. Il porto di Salerno rimane, infatti, il maggiore datore di lavoro della città, con un indotto che si riverbera anche in tutta la provincia". Già finalizzati nel primo semestre dell'anno nuovi investimenti per 13 milioni di euro. Oltre alla nuova prossima quinta maxi-gru di banchina, prodotta da Gottwald di Konecranes, la cui consegna è prevista per il mese di ottobre, ed il quarto carro ponte (RTG) dedicato alla movimentazione dei contenitori all'import, sono stati ordinati altre 4 semoventi di piazzale (Reach Stacker) per contenitori pieni all'export e 2 front loader per contenitori vuoti. Importante l'investimento nelle opere di elettrificazione delle banchine e dei piazzali, nell'ambito di un programma di transizione energetica, che vede le nuove gru ed i nuovi carri ponte passare dalla alimentazione diesel a quella elettrica, in un percorso che mira alla realizzazione del terminal ad emissioni zero, con un drastico abbattimento delle emissioni e dei rumori, a beneficio del rapporto porto-città. "Se l'impresa privata sostiene con successo la propria missione verso la crescita - sostiene il Presidente Gallozzi - è necessario che gli attori della funzione pubblica, **Autorità Portuale**, Comune, Provincia, mettano in



Il primo semestre 2025 conferma le aspettative di crescita del traffico per Salerno Container Terminal Spa (Gruppo Gallozzi) che traguarda il +10%, registrando una movimentazione pari a 200.492 teus, rispetto ai 182.907 dello stesso periodo del 2024. A trainare questo dato è l'export che segna un +15,5%, grazie alle merci prodotte dalle aziende manifatturiere campane e del Centro Sud Italia, che hanno scelto il porto di Salerno per raggiungere i mercati dell'America del Nord (costa Est ed Ovest), del Canada, del Nord Europa, del bacino Mediterraneo, dell'Africa e del Medio ed Estremo oriente. 456 le navi full-container attraccate nel primo semestre, pari ad una media di 2,5 navi in partenza tutti i giorni per le differenti destinazioni del mondo. Nel corso del primo semestre del 2025, sono 28 le nuove assunzioni della Salerno Container Terminal Spa. Si tratta sia di figure professionali di profilo manageriale che di impiegati e di lavoratori portuali. A queste, va aggiunta l'attivazione di 6 percorsi di tirocinio, svolti in collaborazione con diverse Università campane. Il 25% dei nuovi ingressi riguarda ruoli ricoperti da donne. Si rinforza così ulteriormente la presenza del lavoro femminile in un ambito portuale che, sino a poco tempo fa, si riteneva essere ad esclusivo appannaggio maschile. "I risultati molto positivi del primo semestre - dichiara Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal Spa - sono in linea con la nostra previsione di superare il traguardo del 400.000 teus nel 2025. La crescita dell'export ed il numero delle navi partite per ogni destinazione del mondo conferma il contributo di competitività che il porto assicura alle industrie campane, orientate ad affermarsi sui mercati internazionali. Il dato più importante è, però, quello della crescita della occupazione, con le 28 nuove assunzioni. Il porto di Salerno rimane, infatti, il maggiore datore di lavoro della città, con un indotto che si riverbera anche in tutta la provincia". Già finalizzati nel primo semestre dell'anno nuovi investimenti per 13 milioni di euro.

Ildenaro.it

Salerno

campo le attività di loro responsabilità, per rendere compatibile lo sviluppo **portuale** e della sua occupazione con le aspettative di qualità della vita della cittadinanza. Devono essere innanzitutto accelerati il completamento e l'entrata in esercizio delle gallerie di collegamento tra il porto e la rete autostradale, con snodi di innesto adeguati, affinché sia separato il traffico pesante dalla circolazione cittadina. Si è lasciato trascorrere troppo tempo per la realizzazione di questa opera di primaria importanza ed i ritardi si riflettono purtroppo sulla popolazione di Salerno e sul suo porto".

The Medi Telegraph

Salerno

Salerno Container Terminal, +10% di teu movimentati nel primo semestre 2025

Oltre 13 milioni di euro a supporto della crescita **Genova** - Il primo semestre 2025 conferma le aspettative di crescita del traffico per Salerno Container Terminal SpA (Gruppo Gallozzi) che traguarda il +10%, registrando una movimentazione pari a 200.492 teu, rispetto ai 182.907 dello stesso periodo del 2024. A trainare questo dato è l'export che segna un +15,5%, grazie alle merci prodotte dalle aziende manifatturiere campane e del Centro Sud Italia, che hanno scelto il porto di Salerno per raggiungere i mercati dell'America del Nord (costa Est ed Ovest), del Canada, del Nord Europa, del bacino Mediterraneo, dell'Africa e del Medio ed Estremo oriente. 456 le navi full-container attraccate nel primo semestre, pari ad una media di 2,5 navi in partenza tutti i giorni per le differenti destinazioni del mondo. Le nuove assunzioni Nel corso del primo semestre del 2025, sono 28 le nuove assunzioni della Salerno Container Terminal SpA. Si tratta sia di figure professionali di profilo manageriale che di impiegati e di lavoratori portuali. A queste, va aggiunta l'attivazione di 6 percorsi di tirocinio, svolti in collaborazione con diverse Università campane. Il 25% dei nuovi ingressi riguarda ruoli ricoperti da donne. Si rinforza così ulteriormente la presenza del lavoro femminile in un ambito portuale che, sino a poco tempo fa, si riteneva essere ad esclusivo appannaggio maschile. "I risultati molto positivi del primo semestre - dichiara Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal SpA - sono in linea con la nostra previsione di superare il traguardo del 400.000 teus nel 2025. La crescita dell'export ed il numero delle navi partite per ogni destinazione del mondo conferma il contributo di competitività che il porto assicura alle industrie campane, orientate ad affermarsi sui mercati internazionali. Il dato più importante è, però, quello della crescita della occupazione, con le 28 nuove assunzioni. Il porto di Salerno rimane, infatti, il maggiore datore di lavoro della città, con un indotto che si riverbera anche in tutta la provincia". I nuovi investimenti Già finalizzati nel primo semestre dell'anno nuovi investimenti per 13 milioni di euro. Oltre alla nuova prossima quinta maxi-gru di banchina, prodotta da Gottwald di Konecranes, la cui consegna è prevista per il mese di ottobre, ed il quarto carro ponte (Rtg) dedicato alla movimentazione dei contenitori all'import, sono stati ordinati altre 4 semoventi di piazzale (reach stacker) per contenitori pieni all'export e 2 front loader per contenitori vuoti. Importante l'investimento nelle opere di elettrificazione delle banchine e dei piazzali, nell'ambito di un programma di transizione energetica, che vede le nuove gru ed i nuovi carri ponte passare dalla alimentazione diesel a quella elettrica, in un percorso che mira alla realizzazione del terminal ad emissioni zero, con un drastico abbattimento delle emissioni e dei rumori, a beneficio del rapporto porto-città. "Se l'impresa privata sostiene con successo - la propria missione verso la crescita -



07/04/2025 16:02

Oltre 13 milioni di euro a supporto della crescita Genova - Il primo semestre 2025 conferma le aspettative di crescita del traffico per Salerno Container Terminal SpA (Gruppo Gallozzi) che traguarda il +10%, registrando una movimentazione pari a 200.492 teu, rispetto ai 182.907 dello stesso periodo del 2024. A trainare questo dato è l'export che segna un +15,5%, grazie alle merci prodotte dalle aziende manifatturiere campane e del Centro Sud Italia, che hanno scelto il porto di Salerno per raggiungere i mercati dell'America del Nord (costa Est ed Ovest), del Canada, del Nord Europa, del bacino Mediterraneo, dell'Africa e del Medio ed Estremo oriente. 456 le navi full-container attraccate nel primo semestre, pari ad una media di 2,5 navi in partenza tutti i giorni per le differenti destinazioni del mondo. Le nuove assunzioni Nel corso del primo semestre del 2025, sono 28 le nuove assunzioni della Salerno Container Terminal SpA. Si tratta sia di figure professionali di profilo manageriale che di impiegati e di lavoratori portuali. A queste, va aggiunta l'attivazione di 6 percorsi di tirocinio, svolti in collaborazione con diverse Università campane. Il 25% dei nuovi ingressi riguarda ruoli ricoperti da donne. Si rinforza così ulteriormente la presenza del lavoro femminile in un ambito portuale che, sino a poco tempo fa, si riteneva essere ad esclusivo appannaggio maschile. "I risultati molto positivi del primo semestre - dichiara Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal SpA - sono in linea con la nostra previsione di superare il traguardo del 400.000 teus nel 2025. La crescita dell'export ed il numero delle navi partite per ogni destinazione del mondo conferma il contributo di competitività che il porto assicura alle industrie campane, orientate ad affermarsi sui mercati internazionali. Il dato più importante è, però, quello della crescita della occupazione, con le 28 nuove assunzioni. Il porto di Salerno rimane, infatti, il maggiore datore di lavoro della città, con un indotto che si riverbera anche in tutta la provincia". I nuovi

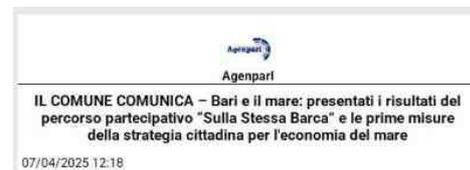
The Medi Telegraph

Salerno

sostiene il presidente Gallozzi - è necessario che gli attori della funzione pubblica, Autorità portuale, Comune, Provincia, mettano in campo le attività di loro responsabilità, per rendere compatibile lo sviluppo portuale e della sua occupazione con le aspettative di qualità della vita della cittadinanza. Devono essere innanzitutto accelerati il completamento e l'entrata in esercizio delle gallerie di collegamento tra il porto e la rete autostradale, con snodi di innesto adeguati, affinché sia separato il traffico pesante dalla circolazione cittadina. Si è lasciato trascorrere troppo tempo per la realizzazione di questa opera di primaria importanza ed i ritardi si riflettono purtroppo sulla popolazione di Salerno e sul suo porto".

IL COMUNE COMUNICA - Bari e il mare: presentati i risultati del percorso partecipativo "Sulla Stessa Barca" e le prime misure della strategia cittadina per l'economia del mare

(AGENPARL) - Fri 04 July 2025 1° REPORT INTERVISTE e FOCUS GROUP al 16 aprile 2025 A cura di Andrea Gelao Processo partecipativo "Sulla Stessa Barca" Finanziato dall'Avviso 2022 Puglia Partecipa in attuazione della L.R. 28/2017 "Legge sulla partecipazione" Ver completa - Rev.02 del 17/04/2025 INTRODUZIONE "Se **Bari** avesse il mare" è una frase paradossale solo in apparenza. In realtà, racchiude un senso profondo di frustrazione e desiderio. Pronunciata da uno degli educatori sportivi incontrati nel percorso "Sulla Stessa Barca", questa espressione rivela una verità diffusa ma raramente esplicitata: l'impressione, condivisa da molti operatori e cittadini, che la città abbia progressivamente perso - o forse mai pienamente costruito - un rapporto organico, quotidiano e abitabile con il proprio mare. Non è solo una constatazione tecnica o urbanistica: è una mancanza simbolica, educativa, sociale, professionale. È la percezione di un potenziale inespresso, di una distanza tra la geografia reale e l'esperienza vissuta. "Sulla Stessa Barca" è un percorso partecipativo che nasce per dare voce a chi questa distanza la conosce, la attraversa, la prova a colmare ogni giorno con iniziative concrete, attività educative, progetti sportivi, imprese resilienti, presidi civici. È un viaggio tra i moli e le scalette, tra i rimessaggi e le scuole nautiche, tra i circoli sportivi e le associazioni ambientaliste. Ma è soprattutto un processo di ascolto e di riconoscimento: delle esperienze già attive, delle competenze diffuse, delle visioni sul futuro della costa urbana. Il presente report restituisce in forma sistematizzata i contenuti emersi da una serie di interviste in profondità e due focus group, realizzati tra febbraio e aprile 2025 con attori eterogenei del mondo della Blue Economy urbana a **Bari**: imprenditori, educatori, istruttori sportivi, progettisti culturali, tecnici pubblici, attivisti civici. Ciascuno di loro ha portato uno sguardo specifico, ma è proprio nell'intreccio di queste prospettive che si delinea una narrazione condivisa del mare come bene comune e spazio generativo: educativo, professionale, simbolico. Dall'analisi dei materiali emergono con chiarezza alcuni nuclei tematici ricorrenti. In primo luogo, la richiesta trasversale di accessibilità reale al mare, intesa sia come possibilità fisica (pontili, corridoi di lancio, rimessaggi, strutture leggere), sia come accessibilità simbolica e culturale: poter vivere il mare, e non solo guardarlo. In secondo luogo, il bisogno di riconoscimento istituzionale per quelle pratiche educative, sportive e imprenditoriali che già oggi svolgono una funzione pubblica, spesso senza supporto né continuità. In terzo luogo, l'appello a costruire una visione integrata e condivisa per la governance della costa, oggi percepita come frammentata, discontinua, polarizzata tra grandi opere e micro-iniziativa isolate. Ma non è solo un elenco di problemi. Il materiale raccolto è attraversato da una straordinaria energia propositiva.



(AGENPARL) - Fri 04 July 2025 1° REPORT INTERVISTE e FOCUS GROUP al 16 aprile 2025 A cura di Andrea Gelao Processo partecipativo "Sulla Stessa Barca" Finanziato dall'Avviso 2022 Puglia Partecipa in attuazione della L.R. 28/2017 "Legge sulla partecipazione" Ver completa - Rev.02 del 17/04/2025 INTRODUZIONE "Se Bari avesse il mare." è una frase paradossale solo in apparenza. In realtà, racchiude un senso profondo di frustrazione e desiderio. Pronunciata da uno degli educatori sportivi incontrati nel percorso "Sulla Stessa Barca", questa espressione rivela una verità diffusa ma raramente esplicitata: l'impressione, condivisa da molti operatori e cittadini, che la città abbia progressivamente perso - o forse mai pienamente costruito - un rapporto organico, quotidiano e abitabile con il proprio mare. Non è solo una constatazione tecnica o urbanistica: è una mancanza simbolica, educativa, sociale, professionale. È la percezione di un potenziale inespresso, di una distanza tra la geografia reale e l'esperienza vissuta. "Sulla Stessa Barca" è un percorso partecipativo che nasce per dare voce a chi questa distanza la conosce, la attraversa, la prova a colmare ogni giorno con iniziative concrete, attività educative, progetti sportivi, imprese resilienti, presidi civici. È un viaggio tra i moli e le scalette, tra i rimessaggi e le scuole nautiche, tra i circoli sportivi e le associazioni ambientaliste. Ma è soprattutto un processo di ascolto e di riconoscimento: delle esperienze già attive, delle competenze diffuse, delle visioni sul futuro della costa urbana. Il presente report restituisce in forma sistematizzata i contenuti emersi da una serie di interviste in profondità e due focus group, realizzati tra febbraio e aprile 2025 con attori eterogenei del mondo della Blue Economy urbana a Bari: imprenditori, educatori, istruttori sportivi, progettisti culturali, tecnici pubblici, attivisti civici. Ciascuno di loro ha portato uno sguardo specifico, ma è proprio nell'intreccio di queste prospettive che si delinea una narrazione condivisa del mare come bene comune e spazio generativo: educativo, professionale, simbolico. Dall'analisi dei materiali emergono con chiarezza alcuni nuclei tematici ricorrenti. In primo luogo, la richiesta trasversale di accessibilità reale al mare, intesa sia come possibilità fisica (pontili, corridoi di lancio, rimessaggi, strutture leggere), sia come accessibilità simbolica e culturale: poter vivere il mare, e non solo guardarlo. In secondo luogo, il bisogno di riconoscimento istituzionale per quelle pratiche educative, sportive e imprenditoriali che già oggi svolgono una funzione pubblica, spesso senza supporto né continuità. In terzo luogo, l'appello a costruire una visione integrata e condivisa per la governance della costa, oggi percepita come frammentata, discontinua, polarizzata tra grandi opere e micro-iniziativa isolate. Ma non è solo un elenco di problemi. Il materiale raccolto è attraversato da una straordinaria energia propositiva.

Agenparl

Bari

Gli attori ascoltati non si limitano a denunciare ciò che manca: portano esperienze, idee, reti, alleanze. Raccontano di cantieri educativi che hanno trasformato la vita di decine di giovani. Di microimprese capaci di attrarre flussi turistici internazionali. Di scuole nautiche con una storia secolare e una visione innovativa della formazione. Di associazioni che monitorano le nidificazioni del fratino e propongono nuovi immaginari ecologici. Di sogni collettivi come il recupero del **Porto** Vecchio, da trasformare in un polo pubblico di memoria, scuola, lavoro e accoglienza. In questo senso, il report non è soltanto un documento descrittivo. È una mappa di significati e un dispositivo strategico. Vuole accompagnare la città in un percorso di riappropriazione del suo paesaggio marittimo, facilitando un'alleanza tra attori civici, istituzionali e imprenditoriali. Non c'è bisogno di ricominciare da zero: molto esiste già. Serve però una cornice di senso, un linguaggio comune, una capacità collettiva di orientarsi verso un orizzonte condiviso. Perché **Bari**, in fondo, il mare ce l'ha. Ma per molti versi lo deve ancora abitare. A cura di Andrea Gelao

NOTA METODOLOGICA

Il percorso "Sulla Stessa Barca" è stato concepito e realizzato come un processo di ascolto strutturato, volto a far emergere in modo qualitativo e situato le istanze, le visioni e le pratiche che attraversano la costa urbana barese. La metodologia adottata si colloca nel solco del design partecipativo, con particolare attenzione all'ascolto empatico, alla messa in valore delle esperienze e alla costruzione di quadri interpretativi capaci di orientare l'azione pubblica. Il disegno metodologico si è articolato in due strumenti principali: le interviste in profondità e i focus group facilitati. Le interviste sono state condotte con 10 soggetti attivi nel campo dell'economia del mare, selezionati per rappresentare una pluralità di ruoli, linguaggi e forme di relazione con la costa: imprenditori, educatori, istruttori sportivi, esperti di policy, attivisti ambientali, progettisti culturali. Il campione è stato costruito secondo criteri qualitativi di eterogeneità e rilevanza, con particolare attenzione a intercettare visioni capaci di proporre una lettura trasformativa del rapporto tra città e mare. Ogni intervista è stata guidata da una griglia semi-strutturata che ha permesso di esplorare con profondità aspetti legati a valori, bisogni, ostacoli, risorse e visioni di futuro. Il modello ispiratore è quello dell'intervista empatica, che pone al centro il vissuto del soggetto, ne valorizza la narrazione personale e costruisce uno spazio dialogico in cui emergano significati, connessioni e desideri. Oltre alla trascrizione e alla sintesi dei contenuti, per ciascun profilo è stata prodotta una scheda narrativa che integra il dato descrittivo con elementi interpretativi. A queste interviste si sono affiancati due focus group tematici, che hanno permesso un confronto dialogico tra attori con esperienza diretta sul campo. I focus hanno avuto una doppia funzione: da un lato, quella di approfondire temi emersi nelle interviste, mettendoli in discussione collettiva; dall'altro, quella di attivare un primo livello di costruzione di linguaggi comuni e visioni condivise, attraverso tecniche di facilitazione visuale e dialogica. Il materiale raccolto è stato oggetto di un'analisi qualitativa secondo approccio bottom-up: a partire dalle parole e dalle immagini evocate dai partecipanti, si sono costruite categorie interpretative

Agenparl

Bari

che hanno orientato la sintesi finale. In particolare, sono stati analizzati: pattern ricorrenti, frasi chiave, visioni progettuali, elementi di criticità e potenzialità. La restituzione non è quindi una mera elencazione di opinioni, ma un processo di costruzione condivisa di senso, in cui ogni voce contribuisce a delineare una costellazione di significati attorno alla domanda: come può una città realmente abitare il proprio mare? A cura di Andrea Gelao ELENCO PERSONE COINVOLTE Interviste singole ORGANIZZAZIONE Impresa Ricerca 10 Impresa 11 Impresa 12 Comitato cittadini 13 Impresa 14 Comitato cittadini 15 ETS 16 Impresa 17 ETS 18 Sport 19 Impresa 20 Impresa 21 Impresa 22 Formazione 23 Sport A cura di Andrea Gelao B.C. Istruttore di sport nautici e attivista della cultura marina Contesto Vive a **Bari**. Attivo nel mondo degli sport nautici dal 1984, con esperienza internazionale. Gestisce una scuola e punto noleggio per sport d'acqua. Motivazioni e Valori Forte identificazione con il mare come luogo educativo e di crescita personale. Valorizza la libertà, la determinazione e il contatto con la natura. Crede nella formazione dei giovani attraverso lo sport. Vuole contribuire a una rinascita culturale del rapporto tra la città e il mare. Bisogni e Desideri Riconoscimento e sostegno per le attività nautiche non lucrative. Spazi dedicati alle attività di mare non balneari. Costruire una rete tra operatori per avere maggiore forza e visibilità. Recuperare e diffondere la cultura del mare oltre la stagione estiva. Frustrazioni e Ostacoli Commercializzazione eccessiva del litorale (solo lettini e aperitivi). Restrizioni normative che impediscono lo sviluppo di attività nautiche. Mancanza di spazi condivisi per operatori non balneari. Si sente spesso isolato: "Don Chisciotte degli sport nautici". Competenze e Risorse Esperienza pluriennale in ambito nautico, anche a livello internazionale. Capacità di comunicare e coinvolgere persone diverse. Visione strategica di sviluppo territoriale. Leadership informale e carisma. Citazione chiave "Mi hanno rappresentato come il Don Chisciotte degli sport nautici." Categoria Citazione/Osservazione Commento Contesto Da l'età di 13 anni ho iniziato questa avventura per mare in autonomia. Lunga storia personale legata al mare; radici a **Bari**. Motivazioni/Valori Il sogno nel cassetto era quello di avere una famiglia, una casa e vivere in un posto dove si potesse fare il self. Ricerca di stabilità e armonia con la passione per il mare. Bisogni Una visione rispetto a questa cosa di recupero della cultura del mare. Necessità di rigenerare il rapporto tra comunità e mare. Frustrazioni/Ostacoli Negli anni 80 la gestione marittima era fruibile su tutte le coste, poi dagli anni 90 hanno tagliato tutto. Deterioramento del rapporto strutturato con il mare dovuto a logiche commerciali e normative. Risorse Ho conosciuto tante persone, anche figure internazionali, che mi hanno motivato a inseguire i miei sogni. Capacità di creare reti, visione e ispirazione globale. Visione Raggruppare tutti gli operatori in aree dedicate, creare poli di attività nautiche. Proposta concreta di ri-organizzazione dello spazio costiero. Citazione chiave Mi hanno rappresentato come il Don Chisciotte degli sport nautici. Autopercezione come pioniere solitario, simbolica. A cura di Andrea Gelao A.

Agenparl

Bari

P. Dirigente ente sportivo Contesto Pratica sport acquatici da oltre 40 anni. Motivazioni e Valori Crede nello sport come strumento educativo, di salute e di inclusione sociale. Ritiene che lo sport debba essere 'prescritto' come medicina preventiva. Bisogni e Desideri Infrastrutture dedicate allo sport nautico: bacini, frangiflutti, spazi organizzati. Una pianificazione urbana che consideri lo sport parte integrante della città di mare. Frustrazioni e Ostacoli I progetti urbanistici (es. Costa Sud) non prevedono strutture sportive marine. Lo sport viene marginalizzato in favore di iniziative estetiche o turistiche di breve respiro. Competenze e Risorse Esperienza pluridecennale nella gestione di strutture sportive. Presenza di una rete solida come punto di riferimento per sportivi di tutte le età. Citazione chiave "Il mare non era vissuto. lo intendo viverlo sul mare, non fermarsi a guardarlo." Categoria Citazione/Osservazione Commento Contesto Dirigente sportivo. Pratica sport in acqua da oltre 40 anni. Legame profondo con il mare vissuto attraverso lo sport e l'attività istituzionale. Motivazioni/Valori Lo sport è cultura, salute e formazione. Dovrebbe essere prescritto come Forte convinzione del valore sociale ed educativo una medicina. dello sport. Bisogni Abbiamo bisogno di strutture sul mare per lo sport nautico, come bacini Domanda di infrastrutture specifiche e adeguate per la e frangiflutti per canottaggio e canoa. pratica sportiva sul mare. Frustrazioni/Ostacoli I progetti come Costa Sud non prevedono nulla per gli sport nautici. Solo passeggiate, verde e bellezza. Delusione per la mancanza di visione funzionale nei progetti di riqualificazione. Risorse Quella per cui lavora è una realtà consolidata Struttura esistente, capillare, con capacità attrattiva e formativa. Visione Creare eventi sportivi marini stabili, appuntamenti fissi che rendano **Bari** attrattiva anche per il turismo lento e sportivo. Proposta di valorizzazione di **Bari** attraverso lo sport nautico come leva culturale e turistica. Citazione chiave Il mare non era vissuto. lo intendo viverlo sul mare, non fermarsi a guardarlo. Sintesi potente della sua visione sul rapporto tra città e mare. A cura di Andrea Gelao A.R. Imprenditore nautico e promotore di un sistema integrato di servizi alla diportistica Contesto Gestisce un cantiere nautico a **Bari** con focus sui clienti stranieri in transito nel Mediterraneo. Fornisce servizi tecnici e gestionali di alta qualità. Motivazioni e Valori Centrale la qualità del servizio e la soddisfazione del cliente. Lavora come un concierge per offrire un'esperienza impeccabile a chi attracca con la barca. Bisogni e Desideri Miglioramento dei servizi pubblici (trasporti, sicurezza, infopoint) e sviluppo di capitale umano qualificato attraverso la formazione tecnica (ITS nautico a **Bari**). Frustrazioni e Ostacoli Scarsa attrattività turistica della costa barese per i diportisti. Percezione di sopravvalutazione del potenziale locale. Assenza di sistema. Competenze e Risorse Ampia rete locale di imprese nautiche. Esperienza nella gestione di clienti internazionali. Conoscenza dei flussi e delle esigenze reali del settore nautico. Citazione chiave "Il mercato locale ha oscillazioni lente. Il potenziale di crescita è nel mercato globale." Categoria Citazione/Osservazione Commento Contesto Specializzato in cantieristica nautica a **Bari**, lavora con diportisti

Agenparl

Bari

stranieri. Offrono servizi tecnici di alto livello. Orientato a una clientela internazionale, con un approccio imprenditoriale e sistemico. Motivazioni/Valori Tutta la mia preoccupazione è che i clienti ricevano un ottimo servizio. Centrale il concetto di qualità e affidabilità del servizio. Attitudine da 'conciierge'. Bisogni Avremmo bisogno di una crescita culturale di collaborazione tra gli attori e di maggiore professionalizzazione tecnica. Richiesta di infrastrutture immateriali e capitale umano qualificato. Frustrazioni/Ostacoli La costa pugliese ha un appeal pari a zero. Noi ci sopravvalutiamo dal punto di vista turistico. Visione lucida e disincantata sul posizionamento competitivo della costa barese. Risorse Abbiamo aziende che fanno elettronica, cantieri come Neo Yacht. C'è un sistema in crescita. Presenza di un ecosistema locale potenzialmente competitivo. Visione Il valore sta nell'interdisciplinarietà. Non si vince da soli, si vince tutti insieme. Serve un sistema. Approccio integrato allo sviluppo della nautica come sistema territoriale. Citazione chiave Il mercato locale ha oscillazioni lente. Il potenziale di crescita è nel mercato globale. Orientamento chiaro all'internazionalizzazione e alla crescita strategica. A cura di Andrea Gelao C.G. Ricercatore e policy advisor sulla Blue Economy Contesto Coordina progetti strategici regionali sulla Blue Economy. Ha contribuito alla definizione della strategia Blue Vision 2030. Motivazioni e Valori Promuove una visione sistemica della Blue Economy come motore di sviluppo sostenibile, con attenzione a pianificazione, innovazione, capitale umano e cooperazione. Bisogni e Desideri Necessità di rafforzare la comunicazione pubblica, il coinvolgimento delle comunità locali e la qualità della partecipazione nei processi decisionali, in particolare per temi innovativi e controversi come l'eolico offshore. Frustrazioni e Ostacoli Mancanza di pianificazione marittima integrata. Governance frammentata e poco coerente, con diversi comuni commissariati e mancanza di sinergie territoriali. Competenze e Risorse Ampia rete di conoscenze su scala regionale ed europea. Approfondita conoscenza dei settori blu. Capacità di connettere ricerca, policy e attori territoriali. Citazione chiave "Il mare non ha una prospettiva positiva se non si invertano certe tendenze." Categoria Citazione/Osservazione Commento Contesto Progetti di ricerca su Blue Economy, coinvolto nella definizione della strategia regionale Blue Vision 2030. Ruolo strategico nello sviluppo di policy regionali e nella partecipazione a reti europee. Motivazioni/Valori La Blue Economy è una visione sistemica che valorizza la pianificazione integrata per uno sviluppo sostenibile del mare. Forte orientamento alla sostenibilità, all'innovazione e alla gestione responsabile delle risorse. Bisogni Serve un lavoro importante di comunicazione e partecipazione, specie per impianti innovativi come l'eolico offshore. Enfasi su coinvolgimento dei cittadini e trasparenza nei processi decisionali. Frustrazioni/Ostacoli Non c'è una pianificazione marittima ben costruita. Molti comuni sono stati commissariati, mancano sinergie. Difficoltà strutturali nella governance e nella coerenza territoriale delle azioni sul mare. Risorse La Puglia ha tradizione, competenze diffuse, università, istituzioni e imprese attive nei settori blu. Capitale umano e reti locali

Agenparl

Bari

già esistenti, su cui investire per lo sviluppo integrato. Visione L'innovazione sostenibile è il cappello strategico che tiene insieme sviluppo tecnologico, sinergie settoriali, capitale umano e cooperazione internazionale. Visione di sistema multilivello e orientata al lungo periodo. Citazione chiave Il mare non ha una prospettiva positiva se non si invertono certe tendenze. Richiamo forte alla responsabilità collettiva verso il futuro del mare. A cura di Andrea Gelao C.DP. Imprenditore e visionario della Blue Economy pugliese Contesto Esperto di economia del mare con esperienze dirette nella logistica navale, nella meccanica e nei servizi alle crociere. Ha sviluppato idee e progetti sull'integrazione tra settore agroalimentare e filiere marittime. Motivazioni e Valori Centrale la visione sistemica e il rispetto profondo per il mare come ecosistema e opportunità. Senso pratico, spirito imprenditoriale, attenzione all'eccellenza e alla qualità del servizio. Bisogni e Desideri Creazione di un Hub del Mare a Bari: un centro pubblico-privato di servizi integrati per yacht, crociere e navi cargo, capace di attivare reti locali su meccanica, alimentare e tecnologia. Frustrazioni e Ostacoli La mancanza di visione e governance ha impedito alla meccanica di precisione molfettese di sviluppare una filiera nautica. Le eccellenze locali non si parlano, il sistema è disgregato. Competenze e Risorse Esperienza diretta nella risoluzione di problemi tecnici complessi a bordo. Rete di artigiani e fornitori locali. Conoscenza approfondita delle esigenze delle navi e delle compagnie. Citazione chiave "L'economia del mare non ammette errori, come il mare stesso" Categoria Citazione/Osservazione Commento Contesto Esperto di economia del mare, con esperienza tecnica e imprenditoriale nei servizi alle navi da crociera e nei settori industriali connessi. Figura poliedrica, con visione strategica e conoscenza operativa delle dinamiche portuali e marittime. Motivazioni/Valori Il mare non dà seconde possibilità. Serve rispetto, conoscenza, visione di sistema. Forte senso di responsabilità e visione etica e pragmatica dell'economia del mare. Bisogni Serve un hub del mare, pubblico-privato, con competenze ingegneristiche, logistiche, commerciali, in grado di ascoltare e risolvere problemi tecnici delle navi. Necessità di un'infrastruttura immateriale e operativa per attrarre e gestire flussi nautici. Frustrazioni/Ostacoli Mancanza di visione strategica industriale. I distretti esistono ma non si integrano. Gli operatori non fanno sistema. Critica alla frammentazione e alla mancanza di cooperazione nel territorio. Risorse La meccanica di precisione molfettese è tra le migliori d'Europa. Il brand Puglia è riconoscibile e apprezzato. Asset identitari e produttivi forti, ma poco integrati strategicamente. Visione Creare connessioni organiche tra portualità, industria, agroalimentare e formazione per un'offerta integrata rivolta alla nautica internazionale. Proposta sistemica basata su un approccio di filiera e sinergia territoriale. Citazione chiave L'economia del mare non ammette errori, come il mare stesso. Immagine simbolica e potente del rigore necessario nel settore marittimo. A cura di Andrea Gelao A cura di Andrea Gelao F.R. Presidente del circolo sportivo e promotore di educazione al mare Contesto Coordina corsi sportivi nautici attivi

Agenparl

Bari

tutto l'anno e rappresenta un presidio civico costante sul fronte mare. Motivazioni e Valori Crede profondamente nel valore educativo e culturale del mare. Vuole trasmettere ai giovani rispetto e sensibilità verso l'ambiente marino. Vede il mare come risorsa vitale e simbolica. Bisogni e Desideri Lanciare una campagna pubblicitaria incisiva per sensibilizzare cittadini e giovani al rispetto del mare. Migliorare la gestione quotidiana e il decoro della costa, in particolare del **Porto** Vecchio. Frustrazioni e Ostacoli Denuncia il degrado persistente di aree simboliche del lungomare, ignorate da decenni. Critica la distanza tra strategia istituzionale e manutenzione concreta. Competenze e Risorse Esperienza diretta con attività educative e sportive legate al mare. Presenza continuativa sul territorio. Capacità di mobilitare cittadini, famiglie e giovani. Citazione chiave "Vuoi parlare di Blue Economy? Guarda cosa abbiamo raccolto con il gommone dal mare." Categoria Citazione/Osservazione Commento Contesto Attività tutto l'anno con corsi di vela, canoa e canottaggio per bambini e ragazzi. Figura radicata nel tessuto marittimo barese, con forte esperienza di presidio e attività educative sul mare. Motivazioni/Valori Il mare è quello che ci dà da vivere, che tanto ci potrebbe aiutare. Forte senso civico, educazione ambientale, valorizzazione culturale e simbolica del mare. Bisogni Serve una grande campagna di sensibilizzazione sul rispetto del mare, soprattutto verso i giovani. Richiesta di azioni culturali e comunicative incisive, oltre gli interventi infrastrutturali. Frustrazioni/Ostacoli La zona del **Porto** Vecchio è il biglietto da visita della città, ma è in uno stato di degrado inaccettabile da 30 anni. Denuncia del disinteresse e della mancanza di cura delle aree più simboliche del lungomare barese. Risorse Attivo tutto l'anno, con un presidio costante di formazione sportiva e sensibilizzazione giovanile. Presenza storica e consolidata, punto di riferimento per la formazione e l'educazione civica legata al mare. Visione Intervenire sulle piccole cose, sulle criticità quotidiane e reali della costa. Una 'micro Blue Economy' radicata nel territorio. Orientamento pragmatico e territoriale alla progettualità, con attenzione al decoro urbano e alla cura diffusa. Citazione chiave Vuoi parlare di Blue Economy? Guarda cosa abbiamo raccolto con il gommone dal mare (mostra foto di cumuli di rifiuti). Simbolica denuncia della distanza tra narrazione strategica e realtà quotidiana. A cura di Andrea Gelao Associazione Custodi della fauna e dell'equilibrio costiero barese Contesto Associazione impegnata dal 2020 nella protezione di specie protetta che nidifica lungo tratti della costa sud di **Bari**. Attiva nella sorveglianza, protezione, sensibilizzazione e divulgazione. Motivazioni e Valori Vede nel fratino un indicatore naturale di equilibrio ecosistemico e un simbolo della necessità di coesistenza tra uomo e natura. Agisce per amore della biodiversità, in un'ottica non antagonista ma trasformativa. Bisogni e Desideri Recinzioni temporanee per la nidificazione, telecamere di monitoraggio, campagne educative, formazione di guide naturalistiche e riconoscimento istituzionale. Promozione del marchio 'Fratino Friendly'. Frustrazioni e Ostacoli Urbanizzazione incoerente, incuria ambientale, presenza di gatti randagi, pulizia meccanica delle spiagge, scarsa consapevolezza civica e culturale.

Agenparl

Bari

Mancanza di supporto operativo continuativo. Competenze e Risorse Conoscenza dettagliata dei cicli di nidificazione e delle dinamiche locali, mappatura delle colonie, capacità di monitoraggio scientifico, relazioni con enti pubblici, forza narrativa e comunicativa. Citazione chiave "Vuoi proteggere la costa? Parti dal fratino." Categoria Citazione/Osservazione Commento Contesto Associazione impegnata nella tutela di specie protetta, che nidifica lungo alcuni tratti costieri della costa barese. Presidio naturalistico attivo e competente nella protezione di ecosistemi fragili. Motivazioni/Valori Difendere la specie significa proteggere l'intero habitat costiero e l'equilibrio naturale. Approccio ecologico sistemico e basato sulla responsabilità collettiva verso la biodiversità. Bisogni Servono recinzioni stagionali, campagne di sensibilizzazione, telecamere per il monitoraggio dei nidi e formazione per guide naturalistiche. Richiesta di supporto logistico, tecnico e umano per migliorare la protezione e la divulgazione. Frustrazioni/Ostacoli Cattiva gestione della costa, urbanizzazione incoerente, aggressività di gatti, ratti e cani, ostilità o indifferenza da parte dei cittadini. Rischio reale per la sopravvivenza della specie dovuto alla pressione antropica e alla scarsa cultura ecologica. Risorse Esperienza diretta di monitoraggio, mappatura e protezione dei nidi, relazione con istituzioni e cittadini sensibili. Know-how specifico, passione e capacità narrativa (storytelling) sul valore del fratino. Visione La specie in questione è indicatore di equilibrio ecosistemico e come possibile elemento identitario per una costa sostenibile. Proposta di valorizzazione del fratino come simbolo di buona governance ambientale. A cura di Andrea Gelao Citazione chiave Vuoi proteggere la costa? Parti dalla fauna Slogan sintetico che rappresenta l'approccio bottomup e di tutela preventiva. Fondatore associazione sportiva e pioniere dell'educazione sportiva sul mare Contesto Ha fondato l'associazione oltre 20 anni fa. Ha trasformato luoghi difficili in spazi di aggregazione sportiva. Ha formato decine di giovani, inclusi ragazzi provenienti da comunità e percorsi giudiziari. Motivazioni e Valori Crede che il mare debba essere di tutti, come luogo di crescita, riscatto e rispetto. Vive il mare come risorsa educativa e generativa. Bisogni e Desideri Spazi protetti e regolamentati per attività sportive, investimenti certi e continui, riconoscimento istituzionale del valore educativo del mare. Frustrazioni e Ostacoli Assenza di supporto economico continuativo. Convivenza conflittuale con altri usi disordinati della costa. Mancanza di protezione per le aree sensibili. Competenze e Risorse Esperienza pionieristica, competenza tecnica, capacità di coinvolgere, educare e ispirare. Ha dato vita a una vera e propria generazione di sportivi del mare. Citazione chiave "Se **Bari** avesse il mare" Categoria Citazione/Osservazione Commento Contesto Fondatore dell'associazione sportiva, attiva da oltre 20 anni. Insegna sport acquatici e ha realizzato percorsi di reinserimento per ragazzi in difficoltà. Figura pionieristica nello sviluppo dello sport nautico a **Bari**, con forte impatto sociale e culturale. Motivazioni/Valori Abbiamo tolto ragazzi dalla strada e messi sul mare. Il mare è veramente di tutti. Profonda visione educativa e democratica del mare come

Agenparl

Bari

risorsa accessibile e formativa. Bisogni Servono spazi dedicati e protetti per le attività sportive, investimenti stabili e regole chiare su convivenza e accesso. Domanda di riconoscimento formale e protezione degli spazi dedicati all'associazionismo marino. Frustrazioni/Ostacoli Siamo strozzati economicamente. Non possiamo investire per mancanza di risorse e certezza. Scarsa sostenibilità economica e mancanza di continuità nel supporto pubblico. Risorse Abbiamo creato una generazione di sportivi del mare. Molti sono passati da noi, poi hanno aperto altre realtà. Capacità generativa e di attivazione civica nel settore dello sport nautico. Visione Voglio portare l'Australia a Bari. Il mare deve unire e non dividere, ma vanno fatte rispettare le regole. Immaginario forte e propositivo, con una visione internazionale adattata al contesto locale. A cura di Andrea Gelao Citazione chiave Se Bari avesse il mare Frase manifesto che racchiude il desiderio di rendere Bari una vera città di mare. C.D. - Gestore di salone balneare Contesto Figura storica della costa barese, con esperienza diretta nella gestione di spazi pubblici marini. Ha lavorato tra autorizzazioni, enti pubblici, e reti associative con l'obiettivo di rendere la costa accessibile, viva e legittimata. Motivazioni e Valori Crede profondamente nel valore pubblico del mare e degli spazi costieri. Vuole costruire luoghi dove emozione, desiderio e responsabilità possano coesistere. È animato da una visione poetica e pragmatica della cittadinanza costiera. Bisogni e Desideri Una conferenza di servizi permanente tra enti pubblici. Regole chiare per attivare iniziative lungo la costa. Autorizzazioni agili. Riconoscimento istituzionale per chi lavora per il bene comune. Frustrazioni e Ostacoli Burocrazia opaca. Inaccessibilità degli interlocutori pubblici (come il demanio). Mancanza di governance intermedia (sistema provinciale). Vuoti gestionali e normative inapplicabili. Competenze e Risorse Esperienza pluriennale nella gestione e nella negoziazione pubblica. Conoscenza dei meccanismi normativi e amministrativi. Capacità di tenere insieme visione culturale e senso civico. Spirito federativo. Citazione chiave Se dentro di te non coltivi il desiderio, il bisogno di sognare, chi mai ti riconoscerà (o ti concederà) il diritto di farlo? Categoria Citazione/Osservazione Commento Bisogni Noi avremmo bisogno di una conferenza di servizi, ma permanente, che stia lì. Un posto dove so chi c'è, chi fa cosa. Richiesta esplicita di governance stabile e accessibile tra enti pubblici e operatori. Visioni Se non hai l'emozione di sogni, chi te lo permetterà di essere in esigenza di un'emozione di sogni? Immagine poetica e profonda di uno spazio costiero capace di accogliere desideri e significati. Ostacoli Non esiste il sistema di sorveglianza in Italia. Non esiste quello provinciale. Denuncia della mancanza di strutture amministrative intermedie o territoriali. Ostacoli Il capo del demanio è inviccinabile. Difficoltà di accesso agli interlocutori pubblici e senso di isolamento degli operatori. Risorse Però se si mettono d'accordo sulla cosa che vogliono fare, forse ne esce qualcosa. Speranza nella concertazione tra attori e nella costruzione condivisa di soluzioni. Citazione chiave Ma se non puoi gestire nemmeno l'area pubblica, allora come pensi che venga mantenuta viva?

Agenparl

Bari

Domanda retorica che rivela il legame tra responsabilità gestionale e vitalità dello spazio pubblico. A cura di Andrea Gelao A cura di Andrea Gelao C.C. - Imprenditore Contesto Imprenditore attivo nell'area costiera sud di **Bari**, ha trasformato Torre Quetta da luogo marginale a spazio vivo, attrattivo e sostenibile. Lavora con spirito civico, cura del dettaglio e attenzione alle relazioni umane. Ha esperienza diretta nella gestione di spazi pubblici, investimenti, relazioni con le istituzioni e le fragilità sociali. Motivazioni e Valori Crede in un'impresa che genera felicità e fiducia. Vuole costruire luoghi in cui le persone stiano bene e possano lavorare con dignità. La sua etica si basa sulla coesione sociale, la condivisione dei guadagni e la rigenerazione urbana autentica. Bisogni e Desideri Infrastrutture coerenti e curate nel tempo. Strategie pubbliche che accompagnino gli investimenti. Progetti dove il cuore conta quanto il capitale. Accessibilità amministrativa, manutenzione pianificata, risposte tempestive. Frustrazioni e Ostacoli Costi privati sostenuti per colmare lacune pubbliche (es. spurghi). Distanza tra pianificazione istituzionale e realtà operativa. Progetti che non considerano il lavoro e la vita quotidiana degli operatori. Competenze e Risorse Visione imprenditoriale orientata alla rigenerazione. Esperienza diretta nella creazione di valore da spazi trascurati. Reti di collaborazione, capacità di attrarre investimenti, sensibilità umana e progettuale. Citazione chiave "Io voglio fare cose dove la gente è felice e con me guadagna, anche più di me." Categoria Citazione/Osservazione Commento Bisogni Serve prevedere insieme agli investimenti dei piani di manutenzione, perché non Necessità di una strategia pubblica che accompagni puoi pensare che tu fai una cosa così costosa e poi trovi uno che non ci mette il l'investimento iniziale con una cura costante nel cuore. tempo. Visioni **Bari** ha un litorale che potrebbe esplodere. Quando qui abbiamo tutto il litorale che potrebbe essere valorizzato. Sogno di una città che si espanda verso il mare come risorsa primaria per economia, bellezza e qualità della vita. Ostacoli Il progetto nuovo non prevede l'attacco alla fogna io pago 50.000 euro all'anno di spurgo. Assenza di pianificazione tecnica coerente e dispendio enorme dovuto a mancanze strutturali pubbliche. Risorse Nel 2017 ho rischiato io con 20.000 euro oggi Torre Quetta vale 600.000 euro. Capacità imprenditoriale dimostrata: ha trasformato spazi marginali in attrattori economici e sociali. Citazione chiave Io voglio fare cose dove la gente è felice e con me guadagna, anche più di me. Espressione forte di imprenditoria etica e rigenerativa basata su relazioni di fiducia e coesione. A cura di Andrea Gelao I.G. - Comitato cittadini Contesto Presiede un comitato cittadino attivo nella zona nord-ovest di **Bari** (San Girolamo-Fesca), impegnato nel monitoraggio, presidio civico e proposta partecipata sul waterfront recentemente rinnovato. Utilizza i social e il confronto istituzionale per promuovere miglioramenti concreti. Motivazioni e Valori Crede nella cittadinanza attiva come leva di trasformazione urbana. Spinta dal desiderio di vivibilità e inclusione, lavora per una costa accessibile, sicura e vissuta, specialmente per residenti, famiglie e giovani. Difende il diritto a essere informati, coinvolti e ascoltati.

Agenparl

Bari

Bisogni e Desideri Servizi essenziali sul lungomare (bagni, docce, segnaletica, vigilanza). Iniziative culturali e ricreative per giovani e famiglie. Accesso reale ai bandi e ai fondi pubblici. Spazi per il tempo libero, anche di piccola scala. Collaborazione con istituzioni e altri comitati. Frustrazioni e Ostacoli Difficoltà nell'accesso all'informazione istituzionale. Complessità burocratiche. Mancanza di continuità nella vigilanza e nella manutenzione. Disparità tra San Girolamo e Fesca in servizi e infrastrutture. Competenze e Risorse Rete civica in crescita. Conoscenza dei bisogni territoriali. Capacità di mobilitazione e presidio digitale. Attitudine collaborativa, con attenzione al lavoro di squadra e alla mediazione. Citazione chiave "Questa è partecipazione: non può non passare dall'informazione." Categoria Citazione/Osservazione Commento Bisogni Mancano i servizi: docce, bagni, fontanine, contenitori, cartellonistica, manutenzione del verde Chiara richiesta di infrastrutture di base per una fruizione dignitosa del waterfront da parte di cittadini e residenti. Visioni Il famoso "Mambrone" potrebbe essere un ottimo punto dove poter realizzare piccoli concerti, rappresentazioni Immaginario civico di utilizzo creativo, culturale e comunitario dello spazio costiero già esistente. Ostacoli Molte persone non sanno accedere ai bandi, anche se hanno idee. Manca l'informazione e il supporto. Partecipazione ostacolata dalla complessità burocratica e da una carenza di supporto tecnico. Risorse Noi ci siamo costituiti come comitato, ora stiamo crescendo e ci confrontiamo con altri gruppi. Usiamo i social, segnaliamo, proponiamo. Capacità auto-organizzativa, presidio civico del territorio e relazioni istituzionali attive. Citazione chiave Questa è partecipazione: non può non passare dall'informazione. Sintesi efficace del legame tra conoscenza, accesso e cittadinanza attiva. A cura di Andrea Gelao L.T. - Comitato cittadini Contesto Rappresentante attiva dell'Associazione di residenti, impegnata da anni in attività di presidio, cura, proposta e animazione civica sul waterfront nord di **Bari**. Collabora con altri attori del quartiere, commercianti, istituzioni e reti di volontariato, nonostante la mancanza di forma giuridica e risorse economiche. Motivazioni e Valori Spinta da un forte senso di responsabilità verso il proprio quartiere e dalla volontà di migliorare concretamente la qualità della vita urbana e costiera. Crede nella partecipazione come processo collettivo, non strumentale, e nella bellezza come diritto comune. Bisogni e Desideri Spazi pubblici di qualità per la socialità. Riconoscimento istituzionale. Accesso alle risorse pubbliche e supporto tecnico per la progettazione. Realizzazione di un ostello sociale giovanile con attività culturali e spazi condivisi. Frustrazioni e Ostacoli Assenza di spazi pubblici dedicati. Difficoltà di accesso ai fondi per mancanza di status giuridico. Doppie narrazioni sul ruolo civico e sospetti di strumentalizzazione. Burocrazia demaniale e gestione insufficiente dei servizi di base lungo la costa. Competenze e Risorse Radicamento territoriale, attivismo costante, capacità di aggregazione. Esperienze pregresse nella gestione di eventi e campagne civiche. Rete sociale ampia e sensibilità progettuale orientata al bene collettivo. Citazione chiave "Abbiamo idee ma non abbiamo un euro. Però potremmo mettere a lavorare persone

Agenparl

Bari

disoccupate, gestire uno spazio comune, fare una cooperativa." Categoria Citazione/Osservazione Commento Bisogni Non abbiamo una piazza, un giardino, un posto dove stare. Ci incontriamo dove capita. Forte carenza di spazi pubblici per la socialità nel quartiere di San Cataldo. Visioni Un ostello giovane, anche piccolo, stile scandinavo con spazi comuni per attività culturali, prove musicali, teatro. Visione di rigenerazione di un immobile demaniale per turismo sociale e produzione culturale partecipata. Ostacoli Non siamo neanche iscritti al RUNTS. Non abbiamo accesso ai fondi. Siamo spontanei. Assenza di forma giuridica e supporto progettuale che impedisce l'accesso alle opportunità pubbliche. Risorse Abbiamo sempre lavorato in contatto con il quartiere, facciamo eventi, pulizie, Forte radicamento nel territorio, capacità di attivazione concerti, anche con i commercianti. dal basso e relazioni consolidate con altri attori locali. Citazione chiave Abbiamo idee ma non abbiamo un euro. Però potremmo mettere a lavorare persone disoccupate, gestire uno spazio comune, fare una cooperativa. A cura di Andrea Gelao Esprime una potenzialità trasformativa e inclusiva, se accompagnata da strumenti adeguati. C.P. - Docente Uniba e Associazione ambientalista Contesto Professore universitario, promotore di pratiche di monitoraggio scientifico in immersione e autore di importanti scoperte sul patrimonio sottomarino pugliese, tra cui scegliere coralline mesofotiche e barriere di ostriche autoctone. È anche attivo nella divulgazione scientifica e nella riflessione critica sulle politiche ambientali e costiere. Motivazioni e Valori Difende un approccio scientifico, sistemico e consapevole alla gestione della costa. Rifiuta la semplificazione e la cementificazione come uniche risposte progettuali. Crede nel valore educativo e trasformativo della conoscenza, e nella necessità di rigenerare la cultura ambientale. Bisogni e Desideri Applicare alla costa i principi del consumo responsabile del suolo. Far entrare la biologia marina nella progettazione costiera. Salvaguardare gli ecosistemi marini come parte integrante della visione urbana. Frustrazioni e Ostacoli Modelli progettuali che ignorano la complessità ecologica della costa. Interventi ingegneristici scollegati dalla vita marina. Sottovalutazione della scienza ecologica nei processi decisionali. Competenze e Risorse Produzione scientifica di valore internazionale. Esperienza didattica e formativa. Capacità divulgativa. Accesso a dati, ricerche e tecnologie per l'osservazione degli ecosistemi marini costieri. Citazione chiave "La natura vince sempre. Ma ciò che ritorna non è mai ciò che c'era prima, e non sempre coincide con ciò che ci piace." Categoria Citazione/Osservazione Commento Bisogni Bisognerebbe applicare alla costa lo stesso principio del consumo di suolo: limitarne la cementificazione. Richiesta esplicita di una politica pubblica di tutela ecosistemica della costa, analoga a quella contro il consumo di suolo. Visioni La costa è un sistema biologico vivo. Le modifiche che si fanno sulla costa Visione sistemica ed ecologica della costa come interfaccia hanno una ripercussione profonda sulla vita marina. viva tra terra e mare, da trattare come organismo. Ostacoli La costa viene progettata da ingegneri e architetti come se fosse una linea Critica a un modello progettuale e urbanistico che trascura gli aspetti astratti, ignorando gli ecosistemi.

Agenparl

Bari

biologici e ambientali. Risorse Abbiamo scoperto la prima scogliera mesofotica a base animale nel Mediterraneo, e barriere di ostriche autoctone lungo tutta la Puglia. Portatore di sapere scientifico di frontiera con valore strategico per la tutela e valorizzazione marina. Citazione chiave La natura vince sempre. Ma ciò che ritorna non è mai ciò che c'era prima, e non sempre coincide con ciò che ci piace. Sintesi profonda dei processi ecologici e della responsabilità antropica nelle trasformazioni ambientali. A cura di Andrea Gelao P.P. Associazione Marinai Contesto Presidente di un'associazione con oltre 400 iscritti, attiva nel borgo marinaro di Santo Spirito. Promuove iniziative educative, culturali, ambientali e relazionali che ruotano attorno al **porto** e alla comunità. Ha una visione pragmatica e rigenerativa del ruolo del **porto** nella vita cittadina. Motivazioni e Valori Crede nel mare come luogo di comunità, racconto, accoglienza e cittadinanza. Lavora per uno spazio portuale ordinato, vissuto, pulito e generativo. È motivato dal senso di responsabilità civica e dalla cura della memoria marina locale. Bisogni e Desideri Dragaggio del **porto** e accessi sicuri. Regole chiare per le concessioni. Controllo contro l'abusivismo. Servizi di base per il turismo. Valorizzazione delle attività culturali e relazionali sul mare. Frustrazioni e Ostacoli Anarchia gestionale del **porto**. Intimidazioni verso chi non si adegua all'abusivismo. Mancanza di presenza istituzionale. Fatica nel costruire soluzioni condivise con enti pubblici. Competenze e Risorse Associazione numerosa, attiva con scuole, famiglie, bambini e anziani. Esperienze concrete di eventi, pulizie, attività inclusive. Forte presidio del territorio e capacità relazionale. Citazione chiave "Il nostro **porto** non ha futuro per la pesca, ma può averlo per il turismo e la cultura." Categoria Citazione/Osservazione Commento Bisogni Servono accessi sicuri al mare, regole chiare per le concessioni, dragaggio Richiesta diffusa di interventi concreti per rendere il **porto** del **porto**, contenitori per la plastica. fruibile e sostenibile, sia dal punto di vista ambientale che operativo. Visioni Abbiamo fatto l'aperitivo sul gozzo con il racconto della storia del borgo, e venivano persone da tutta la Puglia. È un progetto turistico e culturale. Visione esperienziale, locale e culturale del turismo costiero, fondato su tradizione, racconto e piccole economie di comunità. Ostacoli C'è chi mette la barca abusiva, poi se uno si rifiuta, gliela forano. Non c'è gestione degli spazi in mare. Assenza di regolamentazione ufficiale e degenerazione in pratiche illegali o intimidatorie nei porticcioli. Risorse Siamo 400 iscritti nell'associazione, facciamo attività con le scuole, pulizie, eventi culturali, coinvolgiamo bambini e anziani. Forte presenza associativa e relazionale, legame intergenerazionale, capacità di attrarre comunità e memoria. Citazione chiave Il nostro **porto** non ha futuro per la pesca, ma può averlo per il turismo e la cultura. Riconversione consapevole del ruolo della costa da economica-produttiva a esperienziale-comunitaria. A cura di Andrea Gelao A.C. - Gruppo associazioni APS Contesto Figura impegnata nella trasformazione di uno spazio urbano marginale sul lungomare di Fesca in luogo condiviso e accessibile, attraverso il coinvolgimento di comunità, scuole, gruppi

Agenparl

Bari

giovani, artisti e volontari internazionali. Utilizza approcci partecipativi (Dragon Dreaming) per costruire senso di appartenenza e cooperazione civica. Motivazioni e Valori Crede nella rigenerazione sociale come base di ogni progetto urbano. Promuove l'accessibilità, l'inclusione, la cura collettiva. Vede il mare come spazio che appartiene a tutti, da abitare con responsabilità e creatività. Valorizza la pedagogia, la cooperazione, la dimensione relazionale. Bisogni e Desideri Accessibilità diffusa alla costa, anche per chi viene da lontano o ha fragilità. Spazi dotati di servizi minimi (bagni, accoglienza). Supporto istituzionale stabile per la gestione condivisa degli spazi. Collaborazioni orizzontali con altri soggetti civici. Frustrazioni e Ostacoli Spazi assegnati privi di infrastrutture. Assenza di accompagnamento da parte delle istituzioni. Rivalità tra operatori. Complessità gestionale di uno spazio pubblico lasciato senza guida né visione. Competenze e Risorse Capacità di mobilitare reti locali e internazionali. Esperienza in progetti educativi, culturali e ambientali. Creatività nella riattivazione di spazi. Attitudine alla collaborazione, metodo partecipativo (Dragon Dreaming). Citazione chiave "La soglia d'accesso dev'essere per tutti. Se non so prendere il bus, devo avere qualcuno che mi aiuta, persona o intelligenza artificiale che sia." Categoria Citazione/Osservazione Commento Bisogni Ci vuole una soglia d'accesso bassa. Se vivo a Poggiofranco devo sapere Chiara richiesta di accessibilità universale al mare e ai servizi che c'è un punto di incontro da cui posso raggiungere il mare. connessi, indipendentemente dal quartiere di provenienza. Visioni L'obiettivo finale era creare una comunità che si riconosce come comunità del mare in uno spazio imposto ma che è riuscita a trasformare. Ostacoli Ci hanno dato uno spazio senza bagno, senza risorse, con mille ostacoli Difficoltà operative, mancanza di supporto logistico, relazioni e rivalità con altri assegnatari. conflittuali con altri attori del waterfront. Risorse Abbiamo fatto attività con scout, parrocchie, artisti, volontari europei. Stiamo creando una biblioteca, uno spazio per bici, laboratori. Elevata capacità di attivazione territoriale, coinvolgimento di reti locali e internazionali, creatività nell'uso degli spazi. Citazione chiave La soglia d'accesso dev'essere per tutti. Se non so prendere il bus, devo avere qualcuno che mi aiuta, persona o intelligenza artificiale che sia. Principio di accessibilità totale come fondamento di ogni politica pubblica sulla costa. Progetto di rigenerazione sociale attraverso il metodo Dragon Dreaming, volto alla costruzione di identità e comunità costiera condivisa. A cura di Andrea Gelao S.M. - Imprenditore Contesto Dirigente e attivista culturale con esperienza amministrativa, autore di visioni urbane centrate sul rapporto tra arte, territorio e rigenerazione. Ha ricoperto incarichi pubblici e conosce bene i limiti e le potenzialità dell'identità costiera di **Bari**. Motivazioni e Valori Crede in un modello di città che metta al centro la cultura contemporanea, l'arte pubblica, l'accessibilità e la narrazione come leve di trasformazione urbana e sociale. Desidera una città che abiti il mare in modo estetico, sostenibile e produttivo. Bisogni e Desideri Un piano integrato per riconnettere **Bari** al mare fisicamente, simbolicamente,

Agenparl

Bari

culturalmente. Investimenti in arte pubblica, design, narrazione. Sviluppo di una filiera culturale e turistica di qualità. Più ambizione progettuale e visione internazionale. Frustrazioni e Ostacoli Scarsa qualità dell'offerta culturale e turistica locale. Mancanza di posizionamento culturale riconoscibile. Debolezza infrastrutturale, poca attenzione all'innovazione simbolica e progettuale. Competenze e Risorse Esperienza gestionale nel settore cultura. Visione strategica, capacità di narrazione urbana, conoscenza dei meccanismi di finanziamento pubblico. Relazioni professionali consolidate in ambito artistico e istituzionale. Citazione chiave "Bari ha le spalle rivolte al mare. E se non la giriamo simbolicamente, fisicamente e culturalmente, resterà così." Categoria Citazione/Osservazione

Commento Bisogni Bari è una città che ha le spalle rivolte al mare. Serve un piano per riconnetterla visivamente, fisicamente, simbolicamente. Esplicita la necessità di un cambio di paradigma nella relazione città-mare, sia a livello infrastrutturale che culturale. Visioni Cinque opere d'arte pubblica lungo la costa, stampate in 3D, frutto di residenze d'artista con curatori locali, da Palese a Torre a Mare. Visione poetica e concreta di trasformazione della costa in galleria diffusa d'identità contemporanea, accessibile e narrativa. Ostacoli Bari non ha un'offerta culturale contemporanea, né infrastrutture turistiche di alto profilo. Nessuna stella Michelin, pochi servizi. Critica severa alla qualità media dell'offerta turistica e alla mancanza di visione nel posizionamento culturale della città. Risorse Abbiamo i fondali marini per l'eolico offshore, la possibilità di generare energia, lavoro e nuova biodiversità. Individua nel mare e nella produzione energetica verde una leva strategica per l'economia locale e la rigenerazione ambientale. Citazione chiave Bari ha le spalle rivolte al mare e se non la giriamo simbolicamente, fisicamente e culturalmente, resterà così. Sintesi efficace del valore trasformativo dell'arte pubblica come infrastruttura simbolica e comunicativa. FOCUS GROUP - 18 febbraio 2025 A cura di Andrea Gelao Il focus group del 18 febbraio 2025 si è svolto con la partecipazione di attori del mondo educativo, sportivo, istituzionale e tecnico legati al mare, riuniti per esplorare i temi della formazione, dell'accesso al mare e della cultura marittima nella città di Bari. L'incontro è stato denso di contenuti, testimonianze storiche e visioni concrete sul futuro della costa barese. Valori emersi Tutti i partecipanti hanno condiviso una forte tensione verso il mare come ****bene comune****, non solo da ammirare ma da abitare, attraversare, conoscere e tramandare. Il mare è stato raccontato come luogo educativo, professionale, spirituale, sportivo e simbolico. Emergono passioni individuali che si traducono in pratiche collettive e infrastrutture civiche. Bisogni e richieste Tra i ****bisogni più ricorrenti****: la riapertura di spazi sul mare (porti, banchine, scalette), il potenziamento della logistica scolastica per permettere agli studenti di vivere davvero la cultura nautica, il supporto economico per la manutenzione delle barche e per percorsi formativi che oggi sono sostenuti quasi unicamente da volontariato. Si chiede il riconoscimento strutturale di attività che hanno dimostrato impatto reale. Criticità rilevate Molte le ****criticità****:

Agenparl

Bari

dalla chiusura storica del **Porto** Vecchio alla difficoltà di accedere al mare fisicamente (mancanza di pontili, scale, pontili pubblici), passando per l'assenza di coordinamento tra enti, la mancanza di un regolamento portuale, i limiti infrastrutturali e normativi che frenano l'uso condiviso del mare. I partecipanti segnalano una perdita progressiva di cultura marittima, anche nelle scuole. Risorse attivabili Tra le ****risorse attivabili****, è emerso un ricco patrimonio di soggetti, competenze, reti, imbarcazioni, esperienze e idee progettuali già testate. Scuole nautiche con plessi storici e docenti esperti, circoli sportivi radicati e associazioni civiche operative sul territorio sono pronti a collaborare, ma chiedono condizioni strutturali più favorevoli. Visioni per il futuro La visione condivisa è quella di una ****Bari** che abita il mare^{**}: una città con accessi diffusi, piattaforme urbane per la discesa in acqua, una micro-marina pubblica, cantieri didattici, una rete stabile tra scuola-formazione-lavoro. Si immagina un **Porto** Vecchio trasformato in luogo di memoria e innovazione: museo, molo, scuola, attracco. Citazioni chiave Due frasi simbolo hanno segnato il tono del dialogo: "Se **Bari** avesse il mare" - evocazione di un potenziale ancora da realizzare. "Un **porto** vecchio che diventi museo, banchina, scuola, lavoro." - visione concreta di trasformazione urbana e culturale. A cura di Andrea Gelao Nome La rete degli educatori e innovatori del mare barese Contesto Un insieme eterogeneo di soggetti: insegnanti degli istituti nautici, rappresentanti di circoli sportivi, attivisti, professionisti, tecnici e funzionari pubblici. Condividono un forte radicamento territoriale e una visione pratica e formativa del rapporto con il mare. Operano spesso in assenza di risorse, sostenuti da passione e responsabilità civica. Motivazioni e Valori Credono nel mare come luogo educativo, professionale, culturale e sociale. Lo vivono come spazio generativo, inclusivo e trasformativo. Promuovono il valore della manualità, dell'esperienza diretta, della trasmissione intergenerazionale di saperi e competenze. Bisogni e Desideri Accessi regolamentati e sicuri al mare per scuole, associazioni e cittadini. Riconoscimento delle pratiche educative e sportive come beni comuni. Manutenzione delle infrastrutture scolastiche (barche, rimessaggi, trasporti), e fondi strutturali per attività continuative. Frustrazioni e Ostacoli Frammentazione istituzionale, chiusura fisica e simbolica dei porti, mancanza di visione strategica unitaria, divario tra le promesse politiche e l'operatività. La cultura del mare è percepita come trascurata e scollegata dai processi decisionali. Competenze e Risorse Capacità progettuale, competenze tecniche e formative, patrimonio narrativo e storico, esperienze di innovazione civica e adattamento. Possesso di infrastrutture leggere (barche, scuole, simulatori, attrezzature) e una rete estesa di relazioni locali e nazionali. Citazione chiave "Un **porto** vecchio che diventi museo, banchina, scuola, lavoro." Categoria Sintesi Valori condivisi Forte desiderio di rafforzare la relazione tra la città e il mare, come bene pubblico, luogo educativo e risorsa economica sostenibile. Bisogni espressi Accessi sicuri e fruibili al mare per cittadini e studenti, manutenzione delle imbarcazioni scolastiche, riconoscimento economico e logistico dei percorsi educativi legati al mare. Ostacoli riscontrati Barriere

Agenparl

Bari

fisiche (porti chiusi, muri, mancanza di pontili), burocratiche (mancanza di regolamenti), e culturali (assenza di visione condivisa tra enti). Risorse attivabili Scuole nautiche storiche, circoli sportivi, associazioni con know-how tecnico e formativo, esperienze progettuali pregresse, capacità di attivazione civica. Visioni Una città che abita il mare con spazi accessibili, formativi e professionali. Idee come: piattaforme per accedere al mare, mi cro-marina urbana, rete di cantieri didattici, promozione del lavoro blu. Citazioni chiave "Se Bari avesse il mare" - "Un porto vecchio che diventi museo, banchina, scuola, lavoro." A cura di Andrea Gelao FOCUS GROUP - 11 febbraio 2025 Il focus group dell'11 febbraio 2025 ha coinvolto operatori locali, imprenditori, sportivi e progettisti culturali impegnati sul fronte della Blue Economy urbana a Bari. L'incontro ha rappresentato un'occasione per far emergere esperienze di frontiera e visioni concrete sul futuro della costa cittadina, con particolare riferimento all'accessibilità, alla vivibilità e alla sostenibilità del mare urbano. Valori emersi Il valore più sentito è quello della prossimità vissuta con il mare: un legame affettivo e operativo che spinge questi attori a prendersi cura del territorio con mezzi limitati ma grande determinazione. Il mare è desiderio, bellezza, libertà, ma anche occasione di lavoro, comunità e rigenerazione urbana. Bisogni e richieste I partecipanti hanno sottolineato l'urgenza di infrastrutture leggere e flessibili: box, pontili, corridoi di lancio, punti d'imbarco, ombreggiamenti, presidi urbani per accogliere cittadini e turisti. Servono regole chiare, accessi diffusi, supporto logistico e micro-finanziamenti per piccole attività già attive o in potenza. Criticità rilevate Grandi opere progettate senza confronto, scarsa comunicazione istituzionale, muri fisici e simbolici che separano la città dal mare. Il lungomare è vissuto più come ****autostrada urbana**** che come spazio civico. La città guarda il mare ma non lo tocca. La costa è visibile ma inaccessibile. Risorse attivabili Operatori già presenti con esperienza, reti tra sportivi e turisti, know-how tecnico e gestionale, visione condivisa. Il quartiere di San Girolamo è citato come esempio virtuoso ma ancora 'nascosto'. La costa barese contiene energie già operative che chiedono solo di essere messe in condizione di agire. Visioni per il futuro Il sogno condiviso è quello di una città che abita il mare: con porti urbani leggeri, houseboats, zone per pedalò e piccole barche elettriche, spazi per sport, cultura, accoglienza e socialità. Si immagina un nuovo equilibrio tra costa, città e mobilità, in cui l'accessibilità fisica si accompagna a una vera accessibilità simbolica e operativa. Citazioni chiave Alcune frasi simboliche hanno illuminato la conversazione: "Il mare è desiderio." "San Girolamo è il modello, ma è nascosto." "Siamo una città con 42 km di costa, ma senza accessi veri al mare." Gli Attivatori della Costa Barese A cura di Andrea Gelao Contesto Gruppo eterogeneo di operatori locali che include imprenditori, sportivi, progettisti culturali, designer, tecnici, attivi soprattutto nell'area di San Girolamo e lungo la costa urbana. Condividono un'esperienza concreta di lavoro e relazione col mare, spesso auto-organizzata, radicata nei quartieri e orientata all'accoglienza e all'accessibilità. Motivazioni e Valori Credono nel mare come desiderio,

Agenparl

Bari

bellezza, accesso, mobilità e identità urbana. Si muovono per passione, iniziativa autonoma e voglia di cambiare le condizioni esistenti. Rifiutano il mare come privilegio o retorica e rivendicano il diritto a viverlo concretamente. Bisogni e Desideri Infrastrutture leggere (box, pontili, corridoi di lancio, zone d'ombra), spazi dedicati per lavorare con turisti e cittadini, regolamenti chiari, micro-finanziamenti agili, supporto per chi vuole 'fare con poco'. Sogni: porti urbani, accesso facilitato al mare, piccoli hub diffusi. Frustrazioni e Ostacoli Mare visibile ma inaccessibile: opere pubbliche progettate senza confronto, mancata comunicazione sui progetti, mancanza di trasparenza e governance. Distanza tra desiderio e realtà, tra cittadini e istituzioni. Competenze e Risorse Esperienza diretta con i turisti, capacità relazionali, progetti attivi, idee concrete, visione condivisa. Capacità di rigenerare pezzi di costa con interventi minimi ma trasformativi. Citazione chiave "Siamo una città con 42 km di costa, ma senza accessi veri al mare." Categoria Sintesi Valori condivisi Passione per il mare vissuta come spazio identitario, creativo, sociale e professionale. Desiderio diffuso di rendere il mare accessibile, abitabile, desiderabile e vissuto in modo sostenibile. Bisogni espressi Infrastrutture leggere e diffuse (pontili, box, punti d'imbarco), spazi attrezzati per operatori turistici e sportivi, regolamentazione chiara per l'accesso e la sosta, micro-finanziamenti per attivare piccole economie blu. Ostacoli riscontrati Barriere fisiche e culturali che separano la città dal mare: muri, autostrade urbane, mancanza di continuità della linea costiera, disinformazione sui progetti, conflitti tra usi e interessi. Risorse attivabili Presenza di operatori motivati, esperienze imprenditoriali esistenti (ristorazione, turismo nautico), visione condivisa di rigenerazione, conoscenza tecnica e capacità di presidio territoriale. Visioni Immagine di una città fluida, riconnessa al mare, con porti urbani leggeri, mobilità integrata, servizi accessibili, sport nautico diffuso, piccole attività che attivano la costa come infrastruttura di relazione e di futuro. Citazioni chiave "Il mare è desiderio" - "Siamo una città con 42 km di lungomare ma senza accessi veri al mare" - "San Girolamo è il modello, ma è nascosto" A cura di Andrea Gelao ANALISI GENERALE E PROSPETTIVA STRATEGICA ECONOMIA DELLA COSTA BARESE PUNTI SALIENTI Il mare è percepito da tutti come bene comune, risorsa educativa, economica, simbolica e identitaria. Forte richiesta di accessibilità fisica e operativa: spazi, attrezzature leggere, corridoi di accesso, pontili. Esistono numerose esperienze già attive (scuole, circoli, cooperative, associazioni), spesso in autonomia, che chiedono solo riconoscimento e "infrastruttura civica". I giovani sono un target prioritario ma spesso distanti dal mare nella pratica quotidiana. Vi è una distanza tra la città e il suo mare: fisica, culturale, amministrativa. La costa è frammentata: si avverte il bisogno di una visione integrata, con regole chiare, accessi diffusi e governance condivisa. Vi è una distanza tra la città e il suo mare: fisica, culturale, amministrativa. La narrazione simbolica del mare è frammentata, serve una visione comune e un racconto condiviso. Molti spazi costieri pubblici risultano in stato di abbandono o sotto-utilizzo. I margini urbani (es. San Cataldo, Fesca) mostrano sia fragilità sia

Agenparl

Bari

potenzialità di sperimentazione. Le associazioni spontanee o informali faticano ad accedere a bandi e opportunità per mancanza di struttura giuridica. Il porto di Bari non è più un luogo di lavoro per la pesca, ma può diventare un polo di cultura, turismo e racconto. Specie protette come il Fratino sono minacciate da incuria e mancanza di regolamentazione delle attività balneari. Il tema dell'accessibilità riguarda non solo la mobilità fisica, ma anche quella cognitiva e sociale. Il patrimonio di conoscenza scientifica sul mare è sottoutilizzato nei processi decisionali pubblici. Le potenzialità del turismo marino non si traducono ancora in valore per le comunità locali. La mancanza di coordinamento tra enti pubblici frena le progettualità condivise. Vi è una forte domanda di presidio civico e attività per tutto l'anno, non solo nei mesi estivi. La scuola può essere alleata strategica per creare cittadinanza costiera e cura condivisa. L'identità costiera può emergere da pratiche quotidiane, non solo da grandi eventi o opere. A cura di Andrea Gelao

ANALISI SWOT

Punti di forza Comunità attive e competenti: sportivi, educatori, imprenditori, formatori. Infrastrutture già presenti (porti, circoli, scuole nautiche, cantieri, club). Esperienze educative, sociali e imprenditoriali con forte radicamento. Idee condivise su modelli di portualità leggera e hub diffusi. Forte patrimonio identitario e storico legato alla marineria e alla tradizione. Presenza di soggetti in grado di attivare comunità (associazioni, imprenditori civici, operatori educativi). Debolezze Assenza di una governance integrata tra Comune, Autorità Portuale, Capitaneria, operatori civici. Barriere fisiche, giuridiche e logistiche che ostacolano la fruizione del mare. Distanza tra grandi opere pianificate e bisogni reali degli utenti. Mancanza di spazi pubblici attrezzati per operatori e scuole. Complessità burocratica per l'accesso a fondi e spazi da parte degli attori civici. Assenza di continuità nella manutenzione e gestione degli spazi costieri. Mancano servizi minimi: docce, bagni, fontane, segnaletica, illuminazione, panchine. Opportunità Risorse in arrivo (PNRR, FSC, fondi regionali, cooperazione). Aumento dell'interesse per la Blue Economy e la rigenerazione costiera. Potenziale turistico crescente: Bari come porta dell'Adriatico. Filiera tecnico-formativa in espansione (ITS nautico, cantieristica, crociere, pesca turismo). Sviluppo del settore energetico offshore, con implicazioni ambientali e occupazionali. Minacce Polarizzazione tra grandi progetti infrastrutturali e micro economie locali. Degrado ambientale e inquinamento del Porto Vecchio. Turistificazione della costa senza servizi pubblici di supporto. Progetti partecipativi episodici e discontinui. Perdita di biodiversità marina L'ambiente costiero è fragile e in molte zone inquinato (es. fondali, scarichi, dragaggi mancanti). A cura di Andrea Gelao

INSIGHT STRATEGICI La costa deve essere abitabile, non solo visibile: servono spazi accessibili, multifunzionali, condivisi. Occorre costruire un ecosistema costiero che metta in rete sport, scuola, cultura, turismo e lavoro. Le infrastrutture leggere sono la chiave per una fruizione quotidiana e inclusiva. Il Porto Vecchio è il simbolo della trasformazione: se cambia lui, cambia la città. Esiste un desiderio sociale di mare: la domanda c'è, serve solo facilitare

Agenparl

Bari

l'offerta. La governance è l'infrastruttura invisibile: senza coordinamento, i progetti non reggono. Il turismo senza comunità è consumo: servono economie radicate. Il racconto identitario del mare va costruito con l'arte pubblica, la memoria e la partecipazione. Il mare non è una quinta scenica, è un soggetto attivo: va incluso nei piani urbanistici e nelle pratiche educative. La fragilità sociale si cura anche con il mare: sport, lavoro, bellezza e comunità generano salute. La transizione ecologica deve essere anche culturale: non bastano le tecnologie, serve un nuovo immaginario. La conoscenza scientifica della biodiversità marina è una risorsa per la governance costiera. Ogni luogo costiero ha una vocazione diversa: serve una mappa di identità, non una regola unica. Le economie civiche vanno accompagnate: progettualità, formazione, accesso ai bandi, riconoscimento giuridico. L'accessibilità dev'essere piena: fisica, economica, cognitiva, digitale, simbolica. I margini urbani sono spazi di sperimentazione: là dove manca tutto, può nascere l'innovazione sociale. La costa non è solo estate: va vissuta tutto l'anno, con attività stagionali diversificate e sostenibili. A cura di Andrea Gelao

I POTENZIAMENTI POSSIBILI PER LA STRATEGIA

1. Cabina di Regia Locale sulla Blue Economy o Composizione mista (Comune, Regione, Autorità Portuale, operatori, scuole, enti del terzo settore). o Compiti: monitoraggio progetti, regole condivise, animazione territoriale.
2. Carta della Costa Barese o Documento programmatico che definisca principi comuni, usi ammissibili, criteri di accesso, priorità territoriali.
3. Hub del Mare leggeri e diffusi o 3-5 prototipi da sperimentare: **Porto** Vecchio, Pane e Pomodoro, San Girolamo, Cala San Giorgio, Santo Spirito. o Funzioni: attracco leggero, base per attività nautiche, presidi educativi e culturali.
4. Microfinanziamento per attività locali o Bandi semplici per supportare piccole realtà civiche, scolastiche, cooperative e associazioni. o Acquisto attrezzature, animazione, gestione condivisa.
5. Integrazione nei piani urbani o La strategia costiera deve connettersi con: PUMS, Piani di zona, Piani di rigenerazione, Piani del welfare, Politiche educative.
6. Arte pubblica e narrazione urbana o Installazioni d'arte, opere narrative, residenze culturali distribuite lungo la costa. o Progetti artistici partecipati per raccontare la città costiera contemporanea.
7. Formazione e inclusione lavorativa o Attivazione di percorsi educativi e professionalizzanti per giovani, disoccupati e neet nei settori della blue economy. o Promozione di cooperative e imprese sociali legate ai mestieri del mare e dell'accoglienza.
8. Avvio di un programma comunicativo integrato sul tema "**Bari** città di mare" La strategia proposta è aperta, dinamica, adattabile. È costruita a partire dalle voci reali di chi il mare lo vive, lo sogna, lo lavora e lo protegge. A cura di Andrea Gelao

RIFERIMENTI Marisa Lupelli Dirigente Ripartizione Programmazione, Innovazione e Comunicazione Roberto Covolo Ufficio di Gabinetto del Sindaco Economia urbana e lavoro Andrea Gelao Supporto specialistico per la realizzazione del processo partecipativo "Sulla Stessa Barca". A cura di Andrea Gelao

Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

RAI 1 * "LINEA BLU - PORTI D'ITALIA" - 04/07 (14.00): «LA PUGLIA VISTA DAL MARE TRA ANTICHI BORGHI MARINARI E MODERNI SCALI COMMERCIALI, UN VIAGGIO DALLA STORIA DI EGNAZIA ALLE ROTTE BALCANICHE» (VEDI-SEGUI DIRETTA VIDEO - LINK / RIVEDI STREAMING)

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) - Dall'antico **porto** di Egnazia a quello di **Bari**, senza dimenticare i piccoli borghi legati alla pesca come Savalletri e Mola di **Bari**. Approda sulla costa pugliese il viaggio di "Linea Blu - Porti d'Italia", il programma condotto da Donatella Bianchi e Fabio Gallo, realizzato in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Autorità di Sistema Portuale, in onda sabato 5 luglio alle 14.00 su Rai 1. Un territorio che fa da ponte sull'Adriatico, che dialoga con i Balcani, in particolare con Albania, Croazia e Grecia: paesi ai quali è collegato da numerose rotte marittime che uniscono le due sponde dell'Adriatico. È proprio a **Bari** che, nell'agosto del 1991, attraccò la Vlora, carica di 20 mila albanesi in fuga verso l'Italia. Un evento che verrà ricordato insieme al regista Alessandro Piva, tra i primi a documentare l'arrivo al **porto** del mercantile e le giornate che seguirono. Ma il **porto** di **Bari** è soprattutto il luogo in cui, ogni giorno, svolgono il proprio lavoro centinaia di professionisti e operatori specializzati, che lo rendono un vero fiore all'occhiello del sistema infrastrutturale della regione. I conduttori di Linea Blu andranno sulle banchine per conoscerli da vicino e per scoprire in cosa consistano le loro mansioni. Il gruista che movimentava i carichi di grano, oppure gli ormeggiatori che assistono le imbarcazioni in arrivo e in partenza. Tra loro anche il cane Rex, mascotte del **porto** e ormeggiatore a quattro zampe, che presta il suo aiuto nelle manovre d'attracco. Oltre a gestire in sicurezza il transito di navi e traghetti, il **porto** di **Bari** è anche sede della stazione satellitare Cospas-Sarsat, un centro di eccellenza per le operazioni di ricerca e soccorso, che riceve le richieste d'emergenza in territorio italiano e invia il suo segnale alle capitanerie di competenza. Ma la vocazione marittima di **Bari** affonda le radici nell'antichità, nei traffici commerciali di epoca greca e romana e nella vita religiosa e culturale di epoca medievale, soprattutto da quando, nel 1087, vi furono traslate le reliquie di San Nicola. Non a caso il **porto** è ancora oggi protetto dal campanile della basilica dedicata al Santo, che veglia sui marinai e sugli operatori portuali, un punto di riferimento spirituale al quale si rivolgono marinai e naviganti di ogni nazionalità. Spazio anche alla cultura e ai simboli della **Bari** contemporanea, insieme alla scrittrice Gabriella Genisi, che ha reso popolari le scenografie urbane e marittime del capoluogo barese, grazie alle avventure della sua eroina televisiva Lolita Lobosco. RAI * VEDI PROGRAMMI TV IN DIRETTA VIDEO / STREAMING (CLICCA QUI) RAI * RIVEDI PROGRAMMI TV ON DEMAND / STREAMING (CLICCA QUI) Per donare ora, clicca qui.

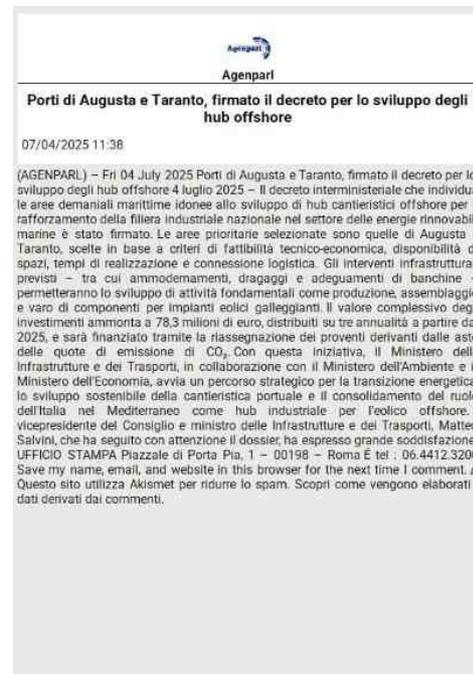


Agenparl

Taranto

Porti di Augusta e Taranto, firmato il decreto per lo sviluppo degli hub offshore

(AGENPARL) - Fri 04 July 2025 **Porti** di Augusta e Taranto, firmato il decreto per lo sviluppo degli hub offshore 4 luglio 2025 - Il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine è stato firmato. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti - tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine - permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO₂. Con questa iniziativa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dell'Economia, avvia un percorso strategico per la transizione energetica, lo sviluppo sostenibile della cantieristica portuale e il consolidamento del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo come hub industriale per l'eolico offshore. Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che ha seguito con attenzione il dossier, ha espresso grande soddisfazione. UFFICIO STAMPA Piazzale di Porta Pia, 1 - 00198 - Roma É tel : 06.4412.3200 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



Porti di Augusta e Taranto, firmato decreto per sviluppo hub offshore

(Teleborsa) - E' stato formato il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine. Lo fa sapere il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti - tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine - permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO2. Con questa iniziativa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dell'Economia, avvia un percorso strategico per la transizione energetica, lo sviluppo sostenibile della cantieristica portuale e il consolidamento del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo come hub industriale per l'eolico offshore.



Porti di Augusta e Taranto: MIT firma decreto per sviluppo hub offshore

(FERPRESS) Roma, 4 LUG Il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine è stato firmato. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti - tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine - permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO₂. Con questa iniziativa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dell'Economia, avvia un percorso strategico per la transizione energetica, lo sviluppo sostenibile della cantieristica portuale e il consolidamento del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo come hub industriale per l'eolico offshore. Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che ha seguito con attenzione il dossier, ha espresso grande soddisfazione.



Informare

Taranto

Oltre 78 milioni di euro ai porti di Augusta e Taranto per l'eolico offshore

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato l'avvenuta firma del decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e **Taranto**, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti - tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine - permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO2. Grande soddisfazione è stata espressa dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.



Shipping Italy

Taranto

Dal Governo 78,3 milioni di euro per l'eolico offshore nei porti di Augusta e Taranto

Porti Le risorse serviranno a ottimizzare gli scali eletti ad assemblare e movimentare i traffici di pale e supporti di REDAZIONE SHIPPING ITALY Sono stati reperiti i finanziamenti per lo sviluppo delle piattaforme di Augusta e Taranto dedicate all'eolico offshore. "Il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine è stato firmato. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti - tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine - permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti" ha fatto sapere una nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'individuazione di Augusta e Taranto era già avvenuta per mezzo di un decreto interministeriale tre mesi fa. La differenza, stando alla nota del Mit (il testo non è stato diffuso), parrebbe stare che con questo step si indica una somma stanziata e la relativa fonte di finanziamento, anche se l'ammontare potrebbe non essere sufficiente dato che la sola Augusta preventivava circa 50 milioni di euro di fabbisogno. "Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO" si legge nella nota. Secondo quanto apprende SHIPPING ITALY un secondo decreto, in autunno, dovrebbe definire l'esatta ripartizione temporale e geografica delle risorse. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Shipping Italy

Cagliari

Cagliari primo porto italiano per puntualità delle portacontainer secondo Sea-Intelligence

Porti Musso (Grendi): "Con la firma della nuova concessione, presto l'ordine di una prima gru mobile di banchina" di REDAZIONE SHIPPING ITALY Sono il porto colombiano di Santa Marta, quello peruviano di Paita e quello ecuadoriano di Puerto Bolivar i primi tre al mondo per puntualità di arrivo delle portacontainer, con score nell'ordine del 94,5%, 91,3% e 89,5%. Lo evidenzia una classifica stilata da Sea-Intelligence, che mette in fila gli scali al netto del peso dei volumi gestiti e considerando le performance degli ultimi 14 anni (attribuendo via via maggior peso a quelli più recenti). Se è vero che la puntualità di arrivo a destinazione di una portacontainer, rilevano gli analisti, dipende infatti in buona parte da fattori che fanno capo alla nave o alla compagnia che la opera, è anche vero che la capacità di non farla aspettare in rada deriva dall'efficienza del terminal in cui è attesa, e quindi dalla sua capacità di evitare l'insorgere di congestioni e garantire un costante e buon livello di operatività. Sorprendentemente - ma forse nemmeno così tanto - la lista di Sea Intelligence premia come visto svariati scali 'periferici', non fittamente connessi dalle principali rotte marittime globali (12 dei primi 20 porti dell'elenco, evidenza la stessa società di analisi, si trovano nel Centro e nel Sud America, mentre per fare un esempio Shanghai, di contro, è al 169esimo posto). Le maggiori interconnessioni, se ne deduce, renderebbero i porti più esposti a imprevisti - quali congestioni o anche scioperi - che ne possono minare le performance in termini di puntualità. Tra gli scali valorizzati spicca anche **Cagliari**, primo porto italiano dell'elenco (al 17esimo posto complessivo) con una puntualità dell'81,2% e secondo europeo (dopo quello di Vlissingen, 85,2%, in settima posizione). Nello scalo il traffico container è prerogativa del terminal Mito di Grendi, ora in attesa del rilascio di una nuova concessione di durata 20ennale a includere anche aree dell'ex Cict, che faccia seguito a quella quadriennale in scadenza a giorni. "Il risultato ci ha stupito positivamente e sorpreso, ma va detto che nel nostro piccolo abbiamo sempre cercato di fare di efficienza e puntualità un nostro punto di forza, anche considerando la nostra sfida sul secondo transhipment" è al riguardo il commento di Antonio Musso, Ad di Grendi. Il riferimento è all'attivazione di linee di trasporto container verso il Nord Africa tramite ro-ro, che vedono lo scalo sardo fungere da secondo hub di trasbordo - ipotesi spesso scartata dagli operatori perché vista come portatrice di inefficienze - che riescono a raggiungere la destinazione finale con tempi minori e più sicuri rispetto a quelli delle portacontainer. Oltre a queste, ricorda Musso, Mito è raggiunto da linee 'locali' di Msc e Maersk, su cui pure le lavorazioni sono molto puntuali - "anche se non sempre lo sono le navi" - e da traffici spot, ad esempio di transhipment per container vuoti. Tra gli ingredienti del buon risultato, 'certificato' da Sea-Intelligence, ci sono in primis le



07/04/2025 11:50

Nicola Capuzzo

Porti Musso (Grendi): "Con la firma della nuova concessione, presto l'ordine di una prima gru mobile di banchina" di REDAZIONE SHIPPING ITALY Sono il porto colombiano di Santa Marta, quello peruviano di Paita e quello ecuadoriano di Puerto Bolivar i primi tre al mondo per puntualità di arrivo delle portacontainer, con score nell'ordine del 94,5%, 91,3% e 89,5%. Lo evidenzia una classifica stilata da Sea-Intelligence, che mette in fila gli scali al netto del peso dei volumi gestiti e considerando le performance degli ultimi 14 anni (attribuendo via via maggior peso a quelli più recenti). Se è vero che la puntualità di arrivo a destinazione di una portacontainer, rilevano gli analisti, dipende infatti in buona parte da fattori che fanno capo alla nave o alla compagnia che la opera, è anche vero che la capacità di non farla aspettare in rada deriva dall'efficienza del terminal in cui è attesa, e quindi dalla sua capacità di evitare l'insorgere di congestioni e garantire un costante e buon livello di operatività. Sorprendentemente - ma forse nemmeno così tanto - la lista di Sea Intelligence premia come visto svariati scali 'periferici', non fittamente connessi dalle principali rotte marittime globali (12 dei primi 20 porti dell'elenco, evidenza la stessa società di analisi, si trovano nel Centro e nel Sud America, mentre per fare un esempio Shanghai, di contro, è al 169esimo posto). Le maggiori interconnessioni, se ne deduce, renderebbero i porti più esposti a imprevisti - quali congestioni o anche scioperi - che ne possono minare le performance in termini di puntualità. Tra gli scali valorizzati spicca anche Cagliari, primo porto italiano dell'elenco (al 17esimo posto complessivo) con una puntualità dell'81,2% e secondo europeo (dopo quello di Vlissingen, 85,2%, in settima posizione). Nello scalo il traffico container è prerogativa del terminal Mito di Grendi, ora in attesa del rilascio di una nuova concessione di durata 20ennale a includere anche aree dell'ex Cict, che faccia seguito a quella quadriennale in scadenza a giorni. "Il risultato ci ha stupito positivamente e sorpreso, ma va detto che nel nostro piccolo abbiamo sempre cercato di fare di efficienza e puntualità un nostro punto di forza, anche considerando la nostra sfida sul secondo transhipment" è al riguardo il commento di Antonio Musso, Ad di Grendi. Il riferimento è all'attivazione di linee di trasporto container verso il Nord Africa tramite ro-ro, che vedono lo scalo sardo fungere da secondo hub di trasbordo - ipotesi spesso scartata dagli operatori perché vista come portatrice di inefficienze - che riescono a raggiungere la destinazione finale con tempi minori e più sicuri rispetto a quelli delle portacontainer. Oltre a queste, ricorda Musso, Mito è raggiunto da linee 'locali' di Msc e Maersk, su cui pure le lavorazioni sono molto puntuali - "anche se non sempre lo sono le navi" - e da traffici spot, ad esempio di transhipment per container vuoti. Tra gli ingredienti del buon risultato, 'certificato' da Sea-Intelligence, ci sono in primis le

Shipping Italy

Cagliari

infrastrutture - in particolare la banchina da 750 metri e le 4 gru di banchina -, ma anche la pace sociale che le pervade. "Nella nostra breve vita (Mito è attivo dal 2021, ndr), non abbiamo mai avuto un'ora di sciopero, né di protesta, merito anche di un buon accordo di secondo livello". Relativamente alle performance di lavorazione navi, i numeri della stessa società indicano una progressione della Gross Crane Productivity, passata dai 31,2 movimenti/ora del 2022 (primo anno completo di operatività) ai 33,9 del 2024 su 98.158 Teu movimentati (per il primo semestre 2025, la Gcp è invece di 31,5 a fronte però di 67.779 Teu). È su queste basi che, come detto, Grendi attende ora il rilascio della concessione ventennale, a comprendere anche spazi dell'ex terminal Cict. "Siamo fiduciosi che venga rilasciata; nel caso procederemo con investimenti per 36 milioni di euro in 20 anni, di cui 20 già nei primi 10 anni. Tra questi, prevediamo di due gru mobili di banchina di nuova generazione, in grado di permetterci di lavorare navi da 15-18mila Teu, dalle unità di massimo 9mila che possiamo gestire oggi. L'ordine per la prima delle due potrebbe partire già entro fine 2025 o inizio 2026".

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

Il notiziario di Tgs, edizione del 4 luglio - ore 13.50

Caldo, città da bollino rosso: un'altra vittima in campagna Caldo, città da bollino rosso, Palermo fra queste. Altra vittima in campagna, un agricoltore in pensione. Chi rischia sul lavoro: dai rider agli operai nei cantieri di opere pubbliche. Le preoccupazioni dei sindacati. Caporalato, ai domiciliari il titolare di una catena di negozi Caporalato in commercio, ai domiciliari imprenditore di Partinico. E' Giovanni Caronna, titolare di diversi negozi. I dipendenti sottopagati e controllati con telecamere Manovra taglia-mance: mugugni in FdI, partito in ambasce La manovra taglia-mance. Mugugni nella maggioranza. Fratelli d'Italia dice: L'Ars deve dire la sua. Il partito del presidente - indagato per corruzione - annulla intanto una manifestazione per il 19 luglio a Palermo Molo trapezoidale, via ai lavori per un parcheggio multipiano Molo trapezoidale, via ai lavori per un parcheggio multipiano. Investimento da 5 milioni, 18 mesi, 251 posti auto al servizio di imbarchi, banchine, bar e ristoranti. Accordo pubblico-privato **Autorità portuale**- Sea Port Solution Trenta milioni e un'antica cappella sequestrati ad un avvocato Messina. Ammonta a 30 milioni di euro il valore dei beni sequestrati dalla Guardia di Finanza all'ex avvocato Andrea Lo Castro e al legale calabrese Francesco Bagnato. Sigilli anche una cappella medievale in Toscana Trapani, Quinci forma la giunta del Libero Consorzio Il presidente del Libero Consorzio di Trapani, Salvatore Quinci ha scelto la sua nuova squadra di governo. Alcuni sono consiglieri che lo hanno sostenuto in campagna elettorale. Fra loro Giovanni Fullone, condannato per corruzione Festino: limiti all'uso dei balconi, primi eventi da oggi Si avvicina il Festino di Santa Rosalia. Il Comune corre verso il perfezionamento del programma che sarà presentato in Curia lunedì prossimo e intanto lancia l'appello ad un uso moderato degli affacci su corso Vittorio Emanuele Inzaghi: "Il Palermo deve avere un'anima" L'accoglienza dei tifosi del Palermo ha lasciato il segno nel cuore di Inzaghi. A più di una settimana dal suo arrivo, resta vivido il ricordo di un momento che ha unito emozione e responsabilità.



Caldo, città da bollino rosso: un'altra vittima in campagna Caldo, città da bollino rosso, Palermo fra queste. Altra vittima in campagna, un agricoltore in pensione. Chi rischia sul lavoro: dai rider agli operai nei cantieri di opere pubbliche. Le preoccupazioni dei sindacati. Caporalato, ai domiciliari il titolare di una catena di negozi Caporalato in commercio; ai domiciliari imprenditore di Partinico. E' Giovanni Caronna, titolare di diversi negozi. I dipendenti sottopagati e controllati con telecamere Manovra taglia-mance: mugugni in FdI, partito in ambasce La manovra taglia-mance. Mugugni nella maggioranza. Fratelli d'Italia dice: L'Ars deve dire la sua. Il partito del presidente - indagato per corruzione - annulla intanto una manifestazione per il 19 luglio a Palermo Molo trapezoidale, via ai lavori per un parcheggio multipiano. Investimento da 5 milioni, 18 mesi, 251 posti auto al servizio di imbarchi, banchine, bar e ristoranti. Accordo pubblico-privato **Autorità portuale**- Sea Port Solution Trenta milioni e un'antica cappella sequestrati ad un avvocato Messina. Ammonta a 30 milioni di euro il valore dei beni sequestrati dalla Guardia di Finanza all'ex avvocato Andrea Lo Castro e al legale calabrese Francesco Bagnato. Sigilli anche una cappella medievale in Toscana Trapani, Quinci forma la giunta del Libero Consorzio Il presidente del Libero Consorzio di Trapani, Salvatore Quinci ha scelto la sua nuova squadra di governo. Alcuni sono consiglieri che lo hanno sostenuto in campagna elettorale. Fra loro Giovanni Fullone, condannato per corruzione Festino: limiti all'uso dei balconi, primi eventi da oggi Si avvicina il Festino di Santa Rosalia. Il Comune corre verso il perfezionamento del programma che sarà presentato in Curia lunedì prossimo e intanto lancia l'appello ad un uso moderato degli affacci su corso Vittorio Emanuele Inzaghi: "Il Palermo deve avere un'anima" L'accoglienza dei tifosi del Palermo ha lasciato il segno nel cuore di Inzaghi. A più di una settimana dal suo arrivo, resta vivido il ricordo di un momento

Maxi sequestro di droga nel porto di Milazzo su una barca con a bordo ben 150 chili di marijuana

. A quanto pare si tratterebbe di una coppia di nazionalità colombiana. Maxi sequestro di droga la notte scorsa nel porto di Milazzo . Il Servizio Navale della guardia di finanza ha sorpreso una coppia di origini sudamericane che viaggiava su una barca con a bordo ben 150 chili di marijuana, nascosti in alcuni borsoni. A quanto pare si tratterebbe di una coppia di nazionalità colombiana. In questo articolo: LEGGI ANCHE.

ilcittadinodimessina.it

Maxi sequestro di droga nel porto di Milazzo su una barca con a bordo ben 150 chili di marijuana



07/04/2025 23:46

. A quanto pare si tratterebbe di una coppia di nazionalità colombiana. Maxi sequestro di droga la notte scorsa nel porto di Milazzo . Il Servizio Navale della guardia di finanza ha sorpreso una coppia di origini sudamericane che viaggiava su una barca con a bordo ben 150 chili di marijuana, nascosti in alcuni borsoni. A quanto pare si tratterebbe di una coppia di nazionalità colombiana. In questo articolo: LEGGI ANCHE.

Shipping Italy

Catania

Il nuovo Piano Regolatore Portuale di Catania vede il traguardo

Elaborato nel 2024 e avviato dall'Autorità di sistema portuale del mar di Sicilia orientale sul finire dello scorso anno alla Valutazione ambientale strategica, il nuovo Piano regolatore portuale di **Catania** ha superato il primo step autorizzativo. La Commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale, infatti, ha rilasciato il proprio "motivato parere" enumerando una serie di "indicazioni" da integrarsi nel Prp e nel relativo Rapporto ambientale "prima dell'approvazione del Piano medesimo". Sul fronte della "strategia di intervento", l'annotazione forse più significativa della Ctvia è di ritenere "necessario sviluppare ulteriormente l'integrazione funzionale tra i porti di **Catania** e Augusta. Il Rapporto ambientale accenna alla possibilità di una specializzazione reciproca, con **Catania** più orientata al traffico passeggeri e crocieristico, ma mancano ancora i dettagli su come questa sinergia potrà essere attuata a livello programmatico e attuativo". Un rilievo legato ai tempi di elaborazione dei documenti che però s'allinea all'approccio di divisione specialistica fra i due porti perseguito fin dall'inizio del suo mandato dal presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina, per il quale quindi l'indicazione non dovrebbe rappresentare un problema. Quanto ai rilievi più incisivi in ambito specificamente ambientale, Di Sarcina s'è detto "convinto che non ci saranno problemi per quello riguardante il mantenimento di alcuni affioramenti rocciosi che, pur risultando in alcune carte, in realtà non ci sono. Nessun problema inoltre ad accogliere l'invito a realizzare solo una delle scogliere previste alla foce del torrente Acquicella". Il rilievo più spinoso per Di Sarcina è il fatto che la Ctvia ritenga "necessario prevedere un arretramento verso nord della struttura della nuova darsena commerciale prevista, al fine di limitare il più possibile l'alterazione del tratto fluviale in prossimità della foce" dell'Acquicella: "Su questo aspetto vogliamo tenere il punto, perché un'analisi storica dimostra come la foce sia cambiata innumerevoli volte nel tempo, non sussistendo quindi l'esigenza di una sua non modificazione". Evidente ad ogni modo la soddisfazione del presidente dell'Adsp: "Il parere, con un pacchetto di osservazioni sicuramente 'leggero' alla luce della complessità del progetto in questione, dimostra il buon lavoro dell'Adsp. Da rimarcare inoltre i tempi celeri in cui la Ctvia ha prodotto la propria analisi. Ci aspettiamo che nelle prossime settimane si esprimano anche Ministero della cultura e Consiglio superiore dei lavori pubblici, in modo da arrivare all'approvazione in autunno".



Porti Parere positivo dal Mase, previa integrazione delle indicazioni. Di Sarcina soddisfatto per celerità e merito dei rilievi di REDAZIONE SHIPPING ITALY Elaborato nel 2024 e avviato dall'Autorità di sistema portuale del mar di Sicilia orientale sul finire dello scorso anno alla Valutazione ambientale strategica, il nuovo Piano regolatore portuale di Catania ha superato il primo step autorizzativo. La Commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale, infatti, ha rilasciato il proprio "motivato parere" enumerando una serie di "indicazioni" da integrarsi nel Prp e nel relativo Rapporto ambientale "prima dell'approvazione del Piano medesimo". Sul fronte della "strategia di intervento", l'annotazione forse più significativa della Ctvia è di ritenere "necessario sviluppare ulteriormente l'integrazione funzionale tra i porti di Catania e Augusta. Il Rapporto ambientale accenna alla possibilità di una specializzazione reciproca, con Catania più orientata al traffico passeggeri e crocieristico, ma mancano ancora i dettagli su come questa sinergia potrà essere attuata a livello programmatico e attuativo". Un rilievo legato ai tempi di elaborazione dei documenti che però s'allinea all'approccio di divisione specialistica fra i due porti perseguito fin dall'inizio del suo mandato dal presidente dell'Adsp Francesco Di Sarcina, per il quale quindi l'indicazione non dovrebbe rappresentare un problema. Quanto ai rilievi più incisivi in ambito specificamente ambientale, Di Sarcina s'è detto "convinto che non ci saranno problemi per quello riguardante il mantenimento di alcuni affioramenti rocciosi che, pur risultando in alcune carte, in realtà non ci sono. Nessun problema inoltre ad accogliere l'invito a realizzare solo una delle scogliere previste alla foce del torrente Acquicella". Il rilievo più spinoso per Di Sarcina è il fatto che la Ctvia ritenga "necessario prevedere un arretramento verso nord della struttura della nuova darsena commerciale prevista, al fine di limitare il più possibile l'alterazione del tratto fluviale in prossimità della foce" dell'Acquicella: "Su questo aspetto vogliamo tenere il punto, perché un'analisi

Agenparl

Augusta

Porti di Augusta e Taranto, firmato il decreto per lo sviluppo degli hub offshore

(AGENPARL) Fri 04 July 2025 Porti di Augusta e Taranto, firmato il decreto per lo sviluppo degli hub offshore 4 luglio 2025 Il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine è stato firmato. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO₂. Con questa iniziativa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dell'Economia, avvia un percorso strategico per la transizione energetica, lo sviluppo sostenibile della cantieristica portuale e il consolidamento del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo come hub industriale per l'eolico offshore. Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che ha seguito con attenzione il dossier, ha espresso grande soddisfazione. UFFICIO STAMPA Piazzale di Porta Pia, 1 00198 Roma É tel : 06.4412.3200 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.



07/04/2025 11:36

(AGENPARL) - Fri 04 July 2025 Porti di Augusta e Taranto, firmato il decreto per lo sviluppo degli hub offshore 4 luglio 2025 - Il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine è stato firmato. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti - tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine - permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO₂. Con questa iniziativa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dell'Economia, avvia un percorso strategico per la transizione energetica, lo sviluppo sostenibile della cantieristica portuale e il consolidamento del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo come hub industriale per l'eolico offshore. Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che ha seguito con attenzione il dossier, ha espresso grande soddisfazione. UFFICIO STAMPA Piazzale di Porta Pia, 1 - 00198 - Roma É tel : 06.4412.3200 Save my name, email, and website in this browser for the next time I comment. Δ Questo sito utilizza Akismet per ridurre lo spam. Scopri come vengono elaborati i dati derivati dai commenti.

Porti di Augusta e Taranto, firmato decreto per sviluppo hub offshore

(Teleborsa) E' stato formato il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine. Lo fa sapere il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO2. Con questa iniziativa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dell'Economia, avvia un percorso strategico per la transizione energetica, lo sviluppo sostenibile della cantieristica portuale e il consolidamento del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo come hub industriale per l'eolico offshore.



Porti di Augusta e Taranto: MIT firma decreto per sviluppo hub offshore

(FERPRESS) Roma, 4 LUG Il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine è stato firmato. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO₂. Con questa iniziativa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dell'Economia, avvia un percorso strategico per la transizione energetica, lo sviluppo sostenibile della cantieristica portuale e il consolidamento del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo come hub industriale per l'eolico offshore. Il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, che ha seguito con attenzione il dossier, ha espresso grande soddisfazione.



IL Sicilia

Augusta

Cannata (Fdl): "Augusta hub strategico per l'eolico offshore, un risultato storico"

Redazione Il vicepresidente della Commissione Bilancio alla Camera dei Deputati, Luca Cannata, interviene sulla firma del decreto che individua Augusta come uno dei due poli nazionali per l'eolico offshore, assieme a Taranto. "La firma del decreto che individua Augusta come uno dei due poli nazionali per l'eolico offshore rappresenta un passaggio storico per il nostro territorio e per la provincia di Siracusa. Non si tratta di un risultato casuale o scontato: è il frutto di una visione chiara, di un impegno costante e di una forte volontà politica del nostro governo Meloni, che ha creduto fin dall'inizio nella capacità strategica e nella vocazione industriale del nostro porto. In un contesto di grande competizione nazionale - basti pensare ai numerosi scali candidati - Augusta si distingue per una specializzazione hi-tech che la renderà un unicum nel panorama portuale italiano: due aree operative dedicate, una per la costruzione dei moduli galleggianti e l'altra per l'assemblaggio delle componenti tecnologiche, per un totale di oltre 220mila metri quadrati già pronti e ulteriori superfici in fase di pianificazione. "Il tutto è frutto di un lavoro sinergico con il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, **Francesco Di**

Sarcina, che ha messo in campo progettualità di qualità che ha accompagnato questo percorso. La scelta di Augusta è anche il risultato di una filiera istituzionale e politica che ha saputo fare squadra: il governo nazionale, il governo regionale e le Autorità portuali hanno lavorato nella stessa direzione, dimostrando che quando il centrodestra è unito, i risultati arrivano. Ricordo sempre che la differenza tra gli annunci e i fatti sta proprio nella capacità di trasformare le idee in atti concreti e risorse stanziati. Il governo ha dimostrato di credere in Augusta e nella Sicilia e bisogna saper cogliere questa straordinaria opportunità di crescita e sviluppo industriale", conclude Cannata.



Informare

Augusta

Oltre 78 milioni di euro ai porti di Augusta e Taranto per l'eolico offshore

MATTEO SALVINI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato l'avvenuta firma del decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti - tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine - permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO2. Grande soddisfazione è stata espressa dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.

Informare

Oltre 78 milioni di euro ai porti di Augusta e Taranto per l'eolico offshore



07/04/2025 17:59 MATTEO SALVINI

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha annunciato l'avvenuta firma del decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti - tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine - permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO2. Grande soddisfazione è stata espressa dal vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini.

Shipping Italy

Augusta

Dal Governo 78,3 milioni di euro per l'eolico offshore nei porti di Augusta e Taranto

Nicola Capuzzo

Porti Le risorse serviranno a ottimizzare gli scali eletti ad assemblare e movimentare i traffici di pale e supporti di REDAZIONE SHIPPING ITALY Sono stati reperiti i finanziamenti per lo sviluppo delle piattaforme di Augusta e Taranto dedicate all'eolico offshore. Il decreto interministeriale che individua le aree demaniali marittime idonee allo sviluppo di hub cantieristici offshore per il rafforzamento della filiera industriale nazionale nel settore delle energie rinnovabili marine è stato firmato. Le aree prioritarie selezionate sono quelle di Augusta e Taranto, scelte in base a criteri di fattibilità tecnico-economica, disponibilità di spazi, tempi di realizzazione e connessione logistica. Gli interventi infrastrutturali previsti tra cui ammodernamenti, dragaggi e adeguamenti di banchine permetteranno lo sviluppo di attività fondamentali come produzione, assemblaggio e varo di componenti per impianti eolici galleggianti ha fatto sapere una nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'individuazione di Augusta e Taranto era già avvenuta per mezzo di un decreto interministeriale tre mesi fa. La differenza, stando alla nota del Mit (il testo non è stato diffuso), parrebbe stare che con questo step si indica una somma stanziata e la relativa fonte di finanziamento, anche se l'ammontare potrebbe non essere sufficiente dato che la sola Augusta preventivava circa 50 milioni di euro di fabbisogno. Il valore complessivo degli investimenti ammonta a 78,3 milioni di euro, distribuiti su tre annualità a partire dal 2025, e sarà finanziato tramite la riassegnazione dei proventi derivanti dalle aste delle quote di emissione di CO₂ si legge nella nota. Secondo quanto apprende SHIPPING ITALY un secondo decreto, in autunno, dovrebbe definire l'esatta ripartizione temporale e geografica delle risorse. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI.



Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

AdSP del Mare di Sicilia occidentale - Al via i lavori del parcheggio multipiano di via Patti e Palermo

Un investimento da cinque milioni, diciotto mesi di cantieri e 251 posti auto inizieranno entro la fine del mese di luglio i lavori del parcheggio multipiano di via Patti. È stato, infatti, firmato ieri dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, e dalla Sea Port Solution S.r.l., società di progetto, i cui soci sono OSP S.r.l. (95%) ed Emmecci S.r.l. (5%), l'atto aggiuntivo della Convenzione per l'affidamento, con la formula della finanza di progetto, della "Concessione dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese". Tale atto completa il percorso avviato nel 2020 con l'affidamento a Osp srl dei servizi portuali in partenariato pubblico-privato e, successivamente, a Emmecci srl, la realizzazione e gestione, in project financing, del parcheggio multipiano all'interno dell'area portuale di Palermo. La SPS subentrerà di diritto all'originario concessionario OSP S.r.l., ed eseguirà la concessione per l'esecuzione dei lavori e per la gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese, assieme all'AdSP del Mare di Sicilia occidentale. Nella suddivisione dei compiti, Osp manterrà la gestione di tutti i servizi generali, mentre Emmecci si occuperà della costruzione e della gestione del parcheggio multipiano che sorgerà a 200 metri dal nuovo waterfront di Palermo e dal Molo Trapezoidale. Un investimento da oltre 5 milioni di euro - che prevede circa 18 mesi di lavori - per creare ulteriori 251 posti auto al servizio di imbarchi, banchine, bar e ristoranti. Oltre a una superficie di circa 300 metri quadri interamente ricoperta da pannelli fotovoltaici, il parcheggio multipiano sarà dotato di colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche. "Stiamo costruendo - è il commento del presidente dell'AdSP, **Pasqualino Monti** - un modello di porto che dialoga con la città, che crea servizi, opportunità e valore aggiunto. È questo il senso profondo della nostra visione: trasformare i nostri scali in motori di sviluppo sostenibile e in spazi integrati nel tessuto urbano, al servizio delle persone e delle imprese". Per il presidente di Osp Todaro "quello che aggiungiamo oggi, con la nascita della società di progetto Sea Port Solution è l'ultimo tassello di un percorso iniziato nel 2020, con la firma del partenariato pubblico-privato per la gestione dei servizi nei porti della Sicilia Occidentale. Il parcheggio multipiano, in particolare, rappresenterà un'importante infrastruttura al servizio del porto e della città stessa, costretta ogni giorno a fare i conti con una drammatica carenza di posti auto. Un progetto su cui puntiamo tanto e che vogliamo far diventare un modello di sviluppo e di efficienza grazie anche alla completa automatizzazione e all'integrazione di una serie di servizi che miglioreranno ulteriormente la nostra offerta nella città di Palermo". Le parole di Santo Lipira, amministratore unico di Emmecci srl: "Siamo particolarmente onorati di essere parte attiva di questo progetto. Per la nostra società la gestione in project financing di un'infrastruttura



07/04/2025 13:54

Un investimento da cinque milioni, diciotto mesi di cantieri e 251 posti auto inizieranno entro la fine del mese di luglio i lavori del parcheggio multipiano di via Patti. È stato, infatti, firmato ieri dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, e dalla Sea Port Solution S.r.l., società di progetto, i cui soci sono OSP S.r.l. (95%) ed Emmecci S.r.l. (5%), l'atto aggiuntivo della Convenzione per l'affidamento, con la formula della finanza di progetto, della "Concessione dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese". Tale atto completa il percorso avviato nel 2020 con l'affidamento a Osp srl dei servizi portuali in partenariato pubblico-privato e, successivamente, a Emmecci srl, la realizzazione e gestione, in project financing, del parcheggio multipiano all'interno dell'area portuale di Palermo. La SPS subentrerà di diritto all'originario concessionario OSP S.r.l., ed eseguirà la concessione per l'esecuzione dei lavori e per la gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese, assieme all'AdSP del Mare di Sicilia occidentale. Nella suddivisione dei compiti, Osp manterrà la gestione di tutti i servizi generali, mentre Emmecci si occuperà della costruzione e della gestione del parcheggio multipiano che sorgerà a 200 metri dal nuovo waterfront di Palermo e dal Molo Trapezoidale. Un investimento da oltre 5 milioni di euro - che prevede circa 18 mesi di lavori - per creare ulteriori 251 posti auto al servizio di imbarchi, banchine, bar e ristoranti. Oltre a una superficie di circa 300 metri quadri interamente ricoperta da pannelli fotovoltaici, il parcheggio multipiano sarà dotato di colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche. "Stiamo costruendo - è il commento del presidente dell'AdSP, Pasqualino Monti - un modello di porto che dialoga con la città, che crea servizi, opportunità e valore aggiunto. È questo il senso profondo della nostra visione: trasformare i nostri scali in motori di sviluppo sostenibile e in spazi integrati nel

Informatore Navale

Palermo, Termini Imerese

realizzata è una novità che, se positiva, potremmo perseguire anche su analoghi progetti in corso di studio ed analisi. Riteniamo che la realizzazione del multiparking vada, inoltre, nella direzione già da svariati anni intrapresa da Emmecci sul fronte della sostenibilità, sia ambientale che sociale; infatti, siamo certi che l'infrastruttura risulti strategica per la città di Palermo in termini sia di miglioramento della viabilità che della relativa vivibilità".

Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

Palermo, al via i lavori del parcheggio multipiano di via Patti

Si tratta di un investimento da cinque milioni. Previsti diciotto mesi di cantieri e 251 posti auto Inizieranno entro la fine del mese di luglio a Palermo i lavori del parcheggio multipiano di via Patti. È stato, infatti, firmato ieri dall' AdSP del Mare di Sicilia occidentale, e dalla Sea Port Solution S.r.l., società di progetto, i cui soci sono OSP S.r.l. (95%) ed Emmecci S.r.l. (5%), l'atto aggiuntivo della Convenzione per l'affidamento, con la formula della finanza di progetto, della "Concessione dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese". Tale atto completa il percorso avviato nel 2020 con l'affidamento a Osp srl dei servizi portuali in partenariato pubblico-privato e, successivamente, a Emmecci srl, la realizzazione e gestione, in project financing, del parcheggio multipiano all'interno dell'area portuale di Palermo. La SPS subentrerà di diritto all'originario concessionario OSP S.r.l., ed eseguirà la concessione per l'esecuzione dei lavori e per la gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese, assieme all'AdSP del Mare di Sicilia occidentale. Nella suddivisione dei compiti, Osp manterrà la gestione di tutti i servizi generali, mentre Emmecci si occuperà della costruzione e della gestione del parcheggio multipiano che sorgerà a 200 metri dal nuovo waterfront di Palermo e dal Molo Trapezoidale. Un investimento da oltre 5 milioni di euro - che prevede circa 18 mesi di lavori - per creare ulteriori 251 posti auto al servizio di imbarchi, banchine, bar e ristoranti. Oltre a una superficie di circa 300 metri quadri interamente ricoperta da pannelli fotovoltaici, il parcheggio multipiano sarà dotato di colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche. "Stiamo costruendo - è il commento del presidente dell'AdSP, **Pasqualino Monti** - un modello di porto che dialoga con la città, che crea servizi, opportunità e valore aggiunto. È questo il senso profondo della nostra visione: trasformare i nostri scali in motori di sviluppo sostenibile e in spazi integrati nel tessuto urbano, al servizio delle persone e delle imprese". Condividi Tag porti palermo Articoli correlati.



Palermo, parcheggio da 251 posti al porto: quando il via ai lavori

PALERMO- Un investimento da cinque milioni, diciotto mesi di cantieri e 251 posti auto. Inizieranno entro la fine di luglio i lavori del parcheggio multipiano di via Patti. È stato firmato ieri dall' Adsp del Mare di Sicilia occidentale, e dalla Sea Port Solution srl, società di progetto, i cui soci sono Osp srl (95%) ed Emmecci srl (5%), l'atto aggiuntivo della convenzione per l'affidamento, con la formula della finanza di progetto, della "Concessione dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese". Il percorso avviato nel 2020 L'atto completa il percorso avviato nel 2020 con l'affidamento a Osp srl dei servizi portuali in partenariato pubblico-privato e, successivamente, a Emmecci srl, la realizzazione e gestione, in project financing, del parcheggio multipiano all'interno dell'area portuale di Palermo. La Sps subentrerà di diritto all'originario concessionario Osp srl ed eseguirà la concessione per l'esecuzione dei lavori e per la gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese, assieme all'Adsp del Mare di Sicilia occidentale. Nella suddivisione dei compiti, Osp manterrà la gestione di tutti i servizi generali, mentre Emmecci si occuperà della costruzione e della gestione del parcheggio multipiano che sorgerà a 200 metri dal nuovo waterfront di Palermo e dal Molo Trapezoidale. Una superficie di circa 300 metri quadri sarà interamente ricoperta da pannelli fotovoltaici, il parcheggio multipiano sarà dotato di colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche. "Stiamo costruendo - è il commento del presidente dell'Adsp, **Pasqualino Monti** - un modello di porto che dialoga con la città". Leggi qui tutte le notizie di Palermo.



Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Entro il mese via ai lavori per il nuovo parcheggio multipiano al porto: interventi per 5 milioni

Firmato l'ultimo atto tra **Autorità portuale** e la Sea Port Solutions, che chiude un iter avviato nel 2020. La struttura sorgerà in via Patti, a 200 metri dal Molo Trapezoidale e avrà 251 posti, 300 metri quadri ricoperti da pannelli fotovoltaici e sarà dotata di colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche. Monti: "Lo scalo come motore di sviluppo" Inizieranno entro la fine di questo mese i lavori del parcheggio multipiano di via Patti. È stato, infatti, firmato ieri (3 luglio 2025) dall'**Autorità portuale** e dalla Sea Port Solution srl, società di progetto (i cui soci sono Osp srl al 95% ed Emmecci srl al 5%), l'atto aggiuntivo della Convenzione per l'affidamento con la formula della finanza di progetto della "Concessione dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese". Tale atto completa il percorso avviato nel 2020 con l'affidamento a Osp srl dei servizi portuali in

partenariato pubblico-privato e, successivamente, a Emmecci srl, la realizzazione e gestione, in project financing, del parcheggio multipiano all'interno dell'area **portuale** di Palermo. La Sea Port Solution subentrerà di diritto all'originario concessionario Osp srl ed eseguirà la concessione per l'esecuzione dei lavori e per la gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese, assieme all'**Autorità portuale**. Nella suddivisione dei compiti, Osp manterrà la gestione di tutti i servizi generali, mentre Emmecci si occuperà della costruzione e della gestione del parcheggio multipiano che sorgerà a 200 metri dal nuovo waterfront di Palermo e dal Molo Trapezoidale. Un investimento da oltre 5 milioni di euro - che prevede circa 18 mesi di lavori - per creare ulteriori 251 posti auto al servizio di imbarchi, banchine, bar e ristoranti. Oltre a una superficie di circa 300 metri quadri interamente ricoperta da pannelli fotovoltaici, il parcheggio multipiano sarà dotato di colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche. "Stiamo costruendo - è il commento del presidente dell'Adsp, Pasqualino Monti - un modello di porto che dialoga con la città, che crea servizi, opportunità e valore aggiunto. È questo il senso profondo della nostra visione: trasformare i nostri scali in motori di sviluppo sostenibile e in spazi integrati nel tessuto urbano, al servizio delle persone e delle imprese". Per il presidente di Osp Todaro "quello che aggiungiamo oggi, con la nascita della società di progetto Sea Port Solution è l'ultimo tassello di un percorso iniziato nel 2020, con la firma del partenariato pubblico-privato per la gestione dei servizi nei porti della Sicilia Occidentale. Il parcheggio multipiano, in particolare, rappresenterà un'importante infrastruttura al servizio del porto e della città stessa, costretta ogni giorno a fare i conti con una drammatica carenza di posti auto. Un progetto su cui puntiamo tanto e che vogliamo far diventare un modello di sviluppo e di efficienza grazie anche alla completa automatizzazione e all'integrazione di una serie di servizi



Firmato l'ultimo atto tra Autorità portuale e la Sea Port Solutions, che chiude un iter avviato nel 2020. La struttura sorgerà in via Patti, a 200 metri dal Molo Trapezoidale e avrà 251 posti, 300 metri quadri ricoperti da pannelli fotovoltaici e sarà dotata di colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche. Monti: "Lo scalo come motore di sviluppo" Inizieranno entro la fine di questo mese i lavori del parcheggio multipiano di via Patti. È stato, infatti, firmato ieri (3 luglio 2025) dall'Autorità portuale e dalla Sea Port Solution srl, società di progetto (i cui soci sono Osp srl al 95%, ed Emmecci srl al 5%), l'atto aggiuntivo della Convenzione per l'affidamento con la formula della finanza di progetto della "Concessione dei lavori e della gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese". Tale atto completa il percorso avviato nel 2020 con l'affidamento a Osp srl dei servizi portuali in partenariato pubblico-privato e, successivamente, a Emmecci srl, la realizzazione e gestione, in project financing, del parcheggio multipiano all'interno dell'area portuale di Palermo. La Sea Port Solution subentrerà di diritto all'originario concessionario Osp srl ed eseguirà la concessione per l'esecuzione dei lavori e per la gestione dei servizi di interesse generale nei porti di Palermo e Termini Imerese, assieme all'Autorità portuale. Nella suddivisione dei compiti, Osp manterrà la gestione di tutti i servizi generali, mentre Emmecci si occuperà della costruzione e della gestione del parcheggio multipiano che sorgerà a 200 metri dal nuovo waterfront di Palermo e dal Molo Trapezoidale. Un investimento da oltre 5 milioni di euro - che prevede circa 18 mesi di lavori - per creare ulteriori 251 posti auto al servizio di imbarchi, banchine, bar e ristoranti. Oltre a una superficie di circa 300 metri quadri interamente ricoperta da pannelli fotovoltaici, il parcheggio multipiano sarà dotato di colonnine per la ricarica di auto e bici elettriche.

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

che miglioreranno ulteriormente la nostra offerta nella città di Palermo". Le parole di Santo Lipira, amministratore unico di Emmecci srl: "Siamo particolarmente onorati di essere parte attiva di questo progetto. Per la nostra società la gestione in project financing di un'infrastruttura realizzata è una novità che, se positiva, potremmo perseguire anche su analoghi progetti in corso di studio ed analisi. Riteniamo che la realizzazione del multiparking vada, inoltre, nella direzione già da svariati anni intrapresa da Emmecci sul fronte della sostenibilità, sia ambientale che sociale; infatti, siamo certi che l'infrastruttura risulti strategica per la città di Palermo in termini sia di miglioramento della viabilità che della relativa vivibilità".

Porto Empedocle, sequestro record cocaina, la sentenza

Condividi Visualizzazioni Il Tribunale di Agrigento ha condannato 3 dei 15 imputati componenti dell'equipaggio corriere del carico record di cocaina sequestrato nel 2023. La prima sezione penale del Tribunale di Agrigento, presieduta da Alfonso Malato, ha condannato 3 imputati, dai 20 ai 25 anni di carcere, e altri 12 sono stati assolti, di nazionalità ucraina, turca e azera, componenti dell'equipaggio corriere del maxi sequestro di cocaina, più di 5 tonnellate, ad opera della Guardia di Finanza, risalente al 19 luglio del 2023. Un peschereccio, il "Ferdinando d'Aragona", è salpato da Bagnara Calabria, con a bordo un italiano, ovvero il comandante di origine calabrese, due tunisini, un francese e un albanese. Finanziari del Comando Provinciale di **Palermo** e della squadra aeronavale lo hanno intercettato e bloccato. I cinque sono stati arrestati e poi condannati in abbreviato lo scorso 2 dicembre a pene comprese tra i 12 e i 16 anni di reclusione. Il carico stupefacente, senza precedenti in Italia e tra i più rilevanti in ambito mondiale, oltre 5 tonnellate e 300 chili di cocaina, è stato sequestrato. Teatro dell'operazione straordinaria è stato il tratto di mare antistante le coste agrigentine. La sera di martedì 18 luglio 2023 i piloti di un aereo delle Fiamme gialle impegnati in un servizio di ricognizione nel canale di Sicilia e da alcuni giorni attratti da una nave mercantile sospetta, la nave "Plutus", battente bandiera di Palau, nell'arcipelago delle Filippine, si accorgono che alla stessa nave si avvicina un motopeschereccio partito dalle coste calabresi. Di notte è stata ultimata la "diagnosi investigativa", ossia: la nave mercantile, quindi la nave "madre", staziona ai limiti delle acque territoriali e aspetta il peschereccio, verosimilmente per un trasbordo illecito. Infatti, alle prime ore di mercoledì 19 luglio sono rilevate anomale operazioni di accumulo di numerosi pacchi sul ponte della nave "madre", che poi sono scaricati in mare verso il peschereccio che si affianca per il recupero del carico gettato in mare, e che, nel frattempo, disattiva il sistema di localizzazione Ais per il tracciamento. Scatta il blitz. Il peschereccio rientra verso le acque territoriali ed è catturato. A bordo, abilmente nascosto dietro una pannellatura che copre un ampio locale, è rinvenuto un enorme quantitativo di stupefacente. Immediatamente altri Finanziari si lanciano all'inseguimento della nave mercantile, la nave "madre", ovviamente complice del figlio, il peschereccio. La nave è in rotta verso la Turchia, è acciuffata e condotta al **porto di Palermo**: l'equipaggio è composto dai 15 trasferiti nel carcere "Pagliarelli" a **Palermo** e poi a processo ad Agrigento. E il peschereccio fu scortato fino a **Porto Empedocle**. Adesso la sentenza per i 15, con la condanna di 3 e l'assoluzione degli altri 12 che, peraltro, sarebbero stati picchiati, sequestrati e minacciati dai condannati. Angelo Ruoppolo (Teleacras).



Condividi Visualizzazioni Il Tribunale di Agrigento ha condannato 3 dei 15 imputati componenti dell'equipaggio corriere del carico record di cocaina sequestrato nel 2023. La prima sezione penale del Tribunale di Agrigento, presieduta da Alfonso Malato, ha condannato 3 imputati, dai 20 ai 25 anni di carcere, e altri 12 sono stati assolti, di nazionalità ucraina, turca e azera, componenti dell'equipaggio corriere del maxi sequestro di cocaina, più di 5 tonnellate, ad opera della Guardia di Finanza, risalente al 19 luglio del 2023. Un peschereccio, il "Ferdinando d'Aragona", è salpato da Bagnara Calabria, con a bordo un italiano, ovvero il comandante di origine calabrese, due tunisini, un francese e un albanese. Finanziari del Comando Provinciale di Palermo e della squadra aeronavale lo hanno intercettato e bloccato. I cinque sono stati arrestati e poi condannati in abbreviato lo scorso 2 dicembre a pene comprese tra i 12 e i 16 anni di reclusione. Il carico stupefacente, senza precedenti in Italia e tra i più rilevanti in ambito mondiale, oltre 5 tonnellate e 300 chili di cocaina, è stato sequestrato. Teatro dell'operazione straordinaria è stato il tratto di mare antistante le coste agrigentine. La sera di martedì 18 luglio 2023 i piloti di un aereo delle Fiamme gialle impegnati in un servizio di ricognizione nel canale di Sicilia e da alcuni giorni attratti da una nave mercantile sospetta, la nave "Plutus", battente bandiera di Palau, nell'arcipelago delle Filippine, si accorgono che alla stessa nave si avvicina un motopeschereccio partito dalle coste calabresi. Di notte è stata ultimata la "diagnosi investigativa", ossia: la nave mercantile, quindi la nave "madre", staziona ai limiti delle acque territoriali e aspetta il peschereccio, verosimilmente per un trasbordo illecito. Infatti, alle prime ore di mercoledì 19 luglio sono rilevate anomale operazioni di accumulo di numerosi pacchi sul ponte della

Porti: Scudieri, tecnologie siano sempre più all'avanguardia

Per essere competitivi ed essere preferiti nelle rotte "Le rotte del Mediterraneo e l'economia del mare in genere, sono sempre più importanti per l'economia generale, per i commerci del mondo e soprattutto per muovere quei settori, quelle filiere che per l'Italia sono indispensabili per poter guardare al proprio futuro". A dirlo è Paolo Scudieri presidente Srm, a margine del dodicesimo rapporto annuale 'Italian Maritime Economy' presentato da Srm (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) alle Gallerie d'Italia a Napoli. "I porti italiani sono in continua ascesa: tanto lavoro, tanti investimenti. Ma la concorrenza, i porti del Nord dell'Europa e quelli del Nord del Mediterraneo, quindi dell'area africana, galoppiano anch'essi con investimenti importanti. Per cui non dobbiamo assolutamente tirare i remi in barca, anzi guardare la logistica come fattore integrato tra industria e mercato" ha spiegato Scudieri "ragion per cui investimenti e tecnologie devono essere sempre più all'avanguardia per essere di appeal, attrattivi dalle varie compagnie ed essere preferiti nelle rotte". "Il Mezzogiorno - conclude - è fondamentale: il posizionamento dell'Italia in particolare del Mezzogiorno d'Italia in questa enorme piattaforma che è il Sud dell'Italia, hanno una centralità straordinaria anche nelle rotte e nelle nuove rotte che, speriamo, presto possano tornare a una tranquillizzazione rispetto al bellico che è oggi in atto". (ANSA).



Federagenti: Pessina, sistema logistico europeo in tilt. Ora tocca a noi non buttare al vento la grande occasione

(FERPRESS) Roma, 4 LUG Il minuetto sui dazi, sommato all'ondata di calore e quindi a una siccità che rischia di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee. Il tutto sommato a un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai **porti** americani. Questo è il quadro di riferimento. Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nord europeo, che fa perno su **porti** come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai un evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche. E secondo Paolo Pessina, presidente di Federagenti questa situazione che ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba, schiude una opportunità insperata per i **porti** del Mediterraneo e italiani in particolare. Un'opportunità unica sottolinea Pessina che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto. In questo quadro di riferimento afferma

ancora il presidente di Federagenti speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli. I **porti** hanno bisogno di governance efficiente subito, il sistema logistico di un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative. Purtroppo non possiamo permetterci il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei **porti**. Dobbiamo essere efficienti subito anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, ma mano che entreranno in servizio; dalla diga al terzo valico, superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere subito nell'ottica del fare. Tutti i grandi hub nord europei conclude Pessina sono saturi, peggio che durante la congestione da Covid; le chiatte container subiscono a Rotterdam ritardi di 77 ore prima di poter imbarcare e le grandi industrie che da anni hanno ridotto le scorte a magazzino rischiano di bloccare la produzione a causa di un sistema logistico globale che batte in testa. Se non ora, quando? Quando far valere i tre giorni di navigazione in più fra Mediterraneo e Nord Europa, quando far valere lo spostamento a sud del baricentro dei traffici in Europa? Se perderemo questa sfida, la colpa sarà solo nostra, dei dibattiti interminabili sulle scelte dei presidenti dei **porti**, di una riforma che non si fa, di procedure burocratiche e doganali che tutti sono d'accordo di azzerare, ma nessuno compie mosse concrete.



Il Nautilus

Focus

Dopo Nizza anche Cannes limita ingresso a navi da crociera

Dopo la green ideology si passa a quella dell'overtourism: si vuole gestire gli scali delle crociere e numero di passeggeri ammessi a visitare; una via equilibrata mai! Cannes . Gli sforzi per controllare le mega-navi da crociera lungo la Costa Azzurra continuano con la città di Cannes che ha annunciato che avrebbe implementato nuove restrizioni alla fine dell'anno. Segue uno sforzo simile da parte di Nizza e Villefranche, che mirava a costringere le grandi navi a spostarsi a Cannes o forse Marsiglia, e la tendenza più ampia delle principali destinazioni a fermare l'overtourism. "Cannes è diventata una delle principali destinazioni delle navi da crociera, con reali benefici economici", ha scritto il Sindaco di lungo corso della città David Lisnard in una dichiarazione. "Non si tratta di vietare le navi da crociera, ma di regolamentare, organizzare, stabilire linee guida per la loro navigazione". Ha sottolineato che stavano rispondendo alle preoccupazioni sulla gestione della folla e sulle questioni ambientali. La città ha lavorato per espandere la sua immagine di destinazione chic lungo la Costa Azzurra. Oltre al festival del cinema, famoso in tutto il mondo, ospita anche eventi nautici e concerti. Il 27 giugno il Consiglio Comunale ha votato l'adozione di nuovi regolamenti che limitano le dimensioni delle navi da crociera a una capacità massima di 1.000 passeggeri a partire dal 1° gennaio 2026. Inoltre, sta imponendo un limite di 6.000 crocieristi al giorno in arrivo in città, e sta spostando l'ancoraggio per le grandi navi da crociera più al largo e lontano dalle spiagge e dalle famose calette. Le grandi navi da crociera saranno tenute a portare a terra i loro passeggeri, cosa che è già stata la pratica perché non ci sono banchine per le navi da crociera più grandi della Riviera. Nizza ha iniziato uno sforzo simile dopo molteplici proteste da parte di gruppi ambientalisti e di altro tipo. All'inizio dell'anno, il Sindaco di Nizza ha proposto un divieto totale delle navi da crociera. Nizza e Villefranche hanno raggiunto un accordo che entrato in vigore il 1° luglio e che prevede di consentire alle navi da crociera con un massimo di 2.500 passeggeri di ancorare nella baia e ai passeggeri di scendere a terra. Solo le navi da crociera con meno di 450 passeggeri sono ammesse a Nizza e lo stanno limitando a una nave al giorno. L'obiettivo era quello di spostare le grandi navi da crociera a Cannes o più lontano sulla costa. Marsiglia si trova a circa due ore di auto a ovest della Costa Azzurra. La Francia è una popolare destinazione turistica e crocieristica. L'anno scorso ha ricevuto oltre 100 milioni di visitatori. La crescita del turismo e il gran numero di passeggeri sulle nuove grandi navi da crociera stanno creando preoccupazioni in molte città e porti. **Venezia** ha attuato un divieto nel 2021 per le grandi navi da crociera che entrano nella laguna dopo le proteste di ambientalisti e conservazionisti. Di recente, sono stati annunciati i piani per un nuovo centro crocieristico regionale



Il Nautilus
Dopo Nizza anche Cannes limita ingresso a navi da crociera
07/04/2025 11:23

Dopo la green ideology si passa a quella dell'overtourism: si vuole gestire gli scali delle crociere e numero di passeggeri ammessi a visitare; una via equilibrata mai! Cannes . Gli sforzi per controllare le mega-navi da crociera lungo la Costa Azzurra continuano con la città di Cannes che ha annunciato che avrebbe implementato nuove restrizioni alla fine dell'anno. Segue uno sforzo simile da parte di Nizza e Villefranche, che mirava a costringere le grandi navi a spostarsi a Cannes o forse Marsiglia, e la tendenza più ampia delle principali destinazioni a fermare l'overtourism. "Cannes è diventata una delle principali destinazioni delle navi da crociera, con reali benefici economici", ha scritto il Sindaco di lungo corso della città David Lisnard in una dichiarazione. "Non si tratta di vietare le navi da crociera, ma di regolamentare, organizzare, stabilire linee guida per la loro navigazione". Ha sottolineato che stavano rispondendo alle preoccupazioni sulla gestione della folla e sulle questioni ambientali. La città ha lavorato per espandere la sua immagine di destinazione chic lungo la Costa Azzurra. Oltre al festival del cinema, famoso in tutto il mondo, ospita anche eventi nautici e concerti. Il 27 giugno il Consiglio Comunale ha votato l'adozione di nuovi regolamenti che limitano le dimensioni delle navi da crociera a una capacità massima di 1.000 passeggeri a partire dal 1° gennaio 2026. Inoltre, sta imponendo un limite di 6.000 crocieristi al giorno in arrivo in città, e sta spostando l'ancoraggio per le grandi navi da crociera più al largo e lontano dalle spiagge e dalle famose calette. Le grandi navi da crociera saranno tenute a portare a terra i loro passeggeri, cosa che è già stata la pratica perché non ci sono banchine per le navi da crociera più grandi della Riviera. Nizza ha iniziato uno sforzo simile dopo molteplici proteste da parte di gruppi ambientalisti e di altro tipo. All'inizio dell'anno, il Sindaco di Nizza ha proposto un divieto totale delle navi da crociera. Nizza e Villefranche hanno raggiunto un accordo che entrato in vigore il 1° luglio e che prevede di consentire alle navi da crociera con un massimo di 2.500

Il Nautilus

Focus

nel porto industriale a est di **Venezia**, mentre sia Amsterdam che Barcellona hanno adottato regole per spostare le navi da crociera fuori dal centro della città. he la programmazione delle rotte dei liner da crociera e delle dimensioni di nove navi da costruire non è più opera strategica delle Compagnie di Navigazione; lo shipping lo stanno esercitando i Consigli Comunali delle città da scalare sotto l'egida dell'overtourism, contro le crociere di massa.

Informare

Focus

ABB sigla un contratto di assistenza con il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean

Il gruppo elvetico ABB ha siglato un contratto di assistenza della durata di 15 anni con il gruppo **crocieristico** americano Royal Caribbean con lo scopo di migliorare l'efficienza operativa delle navi della flotta, anche nel quadro della decarbonizzazione delle attività. L'accordo copre 33 navi in servizio del gruppo statunitense e include la manutenzione preventiva e l'introduzione di soluzioni digitali per ottimizzare i sistemi di propulsione, migliorare la sicurezza delle navi, massimizzare la disponibilità della flotta e assicurare tempi di risposta rapidi per la manutenzione pianificata dei propulsori Azipod.

«La nostra collaborazione con il gruppo Royal Caribbean - ha ricordato Juha Koskela, presidente della divisione Marine & Ports di ABB, annunciando l'accordo - è in atto da quasi tre decenni, a partire dall'installazione del sistema di propulsione Azipod su una delle più grandi navi da crociera al mondo dell'epoca. Da allora, abbiamo collaborato a numerosi progetti pionieristici. Questo accordo di servizio segna una importante pietra miliare nel nostro percorso assieme e sottolinea il ruolo cruciale delle soluzioni ABB nella modernizzazione e nel mantenimento delle prestazioni di una delle flotte da crociera più innovative al mondo».

Informare

ABB sigla un contratto di assistenza con il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean



07/04/2025 11:09

Il gruppo elvetico ABB ha siglato un contratto di assistenza della durata di 15 anni con il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean con lo scopo di migliorare l'efficienza operativa delle navi della flotta, anche nel quadro della decarbonizzazione delle attività. L'accordo copre 33 navi in servizio del gruppo statunitense e include la manutenzione preventiva e l'introduzione di soluzioni digitali per ottimizzare i sistemi di propulsione, migliorare la sicurezza delle navi, massimizzare la disponibilità della flotta e assicurare tempi di risposta rapidi per la manutenzione pianificata dei propulsori Azipod. «La nostra collaborazione con il gruppo Royal Caribbean - ha ricordato Juha Koskela, presidente della divisione Marine & Ports di ABB, annunciando l'accordo - è in atto da quasi tre decenni, a partire dall'installazione del sistema di propulsione Azipod su una delle più grandi navi da crociera al mondo dell'epoca. Da allora, abbiamo collaborato a numerosi progetti pionieristici. Questo accordo di servizio segna una importante pietra miliare nel nostro percorso assieme e sottolinea il ruolo cruciale delle soluzioni ABB nella modernizzazione e nel mantenimento delle prestazioni di una delle flotte da crociera più innovative al mondo».

Informare

Focus

Il governo tedesco stanziava 400 milioni di euro per sostenere la transizione energetica nel settore marittimo-portuale

Bornheim (VDR): la restituzione di questi fondi alle compagnie che investono per la decarbonizzazione invia un segnale importante. ZDS sollecita altre misure. Il ministro tedesco dei Trasporti, Patrick Schnieder, ha annunciato ieri l'erogazione di risorse del valore di 400 milioni di euro nell'ambito di un piano denominato "Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen" della durata quadriennale dal 2026 al 2029 per sostenere la transizione energetica nel settore marittimo-portuale. I fondi, stanziati dal fondo "Klima- und Transformationsfonds" (KTF), saranno utilizzati, tra l'altro, per installare sistemi di cold ironing nei porti al fine di consentire alle navi in banchina di spegnere i motori di bordo e allacciarsi alla rete elettrica terrestre, per installare negli scali portuali impianti di rifornimento di combustibili navali alternativi e per sviluppare corridoi marittimi a zero impatto ambientale. Per Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), «il nuovo programma - ha affermato l'amministratore delegato dell'associazione degli operatori portuali tedeschi, Florian Keisinger - è un segnale positivo: dimostra che il governo federale riconosce l'importanza strategica dei porti per la protezione del clima, la sicurezza della supply chain e la creazione di valore aggiunto per l'industria. Ora è essenziale che i fondi vengano rapidamente destinati a progetti concreti che stimolino attivamente il cambiamento strutturale nei porti, che si tratti dell'energia eolica o di operazioni portuali a basse emissioni». ZDS ha rilevato che, tuttavia, questa misura non può che essere solo un primo passo in quanto - ha evidenziato l'associazione - «il debito di investimenti nelle infrastrutture portuali pubbliche in tutta la Germania ammonta a circa 18 miliardi di euro, di cui 15 miliardi di euro destinati ai porti marittimi e tre miliardi di euro ai porti interni. L'urgente modernizzazione di queste infrastrutture critiche - ha osservato ZDS - può essere realizzata solo attraverso una strategia di finanziamento sostenibile e a lungo termine. I porti marittimi tedeschi chiedono pertanto anche un significativo aumento della perequazione degli oneri portuali, che dovrebbe raggiungere almeno 500 milioni di euro all'anno per investimenti e costi operativi». Anche Marcel Lobeck, amministratore delegato di Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), l'associazione dei porti pubblici interni tedeschi, ha sottolineato la necessità di ulteriori investimenti pubblici negli scali portuali: «il Fondo Speciale per le Infrastrutture - ha affermato Lobeck riferendosi al fondo del valore di 500 miliardi di euro e della durata di 12 anni approvato dal Parlamento lo scorso marzo - offre l'opportunità di una spinta ad una modernizzazione assolutamente necessaria, ma sinora i porti non sono stati presi in considerazione. Questa situazione deve cambiare urgentemente. I porti marittimi e i porti



Informare

Focus

interni tedeschi garantiscono, direttamente e indirettamente, 4,5 milioni di posti di lavoro ben retribuiti nel nostro Paese, di cui circa 1,5 milioni nel settore. In confronto, le richieste dell'industria portuale sono relativamente modeste e rappresentano denaro ben investito». ZDS e BÖB hanno quindi chiesto che il programma "Klimafreundliche Schifffahrt und Häfen" sia rapidamente seguito da una serie di investimenti di più ampia portata che renda giustizia all'importanza economica globale dei **porti** per la sicurezza della supply chain nazionale. Per l'associazione degli armatori tedeschi, l'annuncio dello stanziamento di 400 milioni di euro costituisce un segnale importante: «l'industria marittima - ha ricordato la presidente della Verband Deutscher Reeder (VDR), Gaby Bornheim - contribuisce ogni anno con diversi miliardi di euro ai bilanci degli Stati membri dell'UE attraverso il sistema europeo di scambio di quote di emissione. Una parte significativa di questa somma, attraverso le compagnie di navigazione tedesche, confluisce nel "Klima- und Transformationsfonds". È logico che parte di questi fondi venga reinvestita nella transizione del settore marittimo, dato che sono necessari laddove le aziende investono in navi ecocompatibili, nuovi sistemi di propulsione e tecnologie sostenibili. Chiunque voglia proteggere il clima in mare - ha evidenziato Bornheim - deve coinvolgere attivamente il settore marittimo e fornire un sostegno equo. Sarebbe sbagliato considerare il nostro settore semplicemente come un soggetto che paga le tasse. È parte della soluzione, non solo una parte del problema. Pertanto, la restituzione di questi fondi invia un segnale importante».

Informare

Focus

MSC Crociere affianca Carnival e Royal Caribbean nel capitale di Grand Bahama Shipyard

MSC **Crociere** è entrata nel capitale di Grand Bahama Shipyard Limited (GBSL), il più grande cantiere di riparazioni navali nei Caraibi partecipato pariteticamente dai gruppi crocieristici statunitensi Carnival Corporation e Royal Caribbean. Lo scorso novembre i due gruppi americani avevano stretto accordi per cedere entrambi un terzo della loro quota al nuovo investitore, transazione che era prevista concludersi entro metà 2025, ed in questi giorni è stato annunciato l'ingresso della compagnia crocieristica del gruppo Mediterranean Shipping Company quale nuovo partner societario.



Informare

Focus

Pessina (Federagenti): il sistema logistico nordeuropeo è in affanno. Approfittiamone!

Opportunità insperata - sottolinea - per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare Rilevando che il sistema logistico nordeuropeo, che fa perno su porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, «con ormai un'evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche», il presidente di Federagenti, Paolo Pessina, intravede fruttuose opportunità per i porti italiani. Osservando che questa situazione «ha precedenti durante la crisi causata dal Covid» e che l'attuale ondata di calore con una conseguente siccità rischia di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee, «con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba», Pessina sottolinea in una nota che questo scenario «schiude una opportunità insperata per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare». Chi vede le disgrazie degli altri - si dice - considera leggera la sua disgrazia. Perché, certamente, disgrazie i porti mediterranei, inclusi quelli italiani, ne stanno accusando, a partire dalla crisi in Medio Oriente che ha drasticamente ridotto il traffico marittimo attraverso il canale di Suez. Ne è evidentemente conscio lo stesso Pessina quando dice che quella da lui prospettata è «un'opportunità unica che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geopolitiche in atto». Dato che Federagenti, e gli agenti marittimi italiani che rappresenta, al momento non possono fare altro che stare alla finestra sperando che la crisi internazionale si risolva positivamente, Pessina sposta l'attenzione sulla scena nazionale, quadro nel quale - ammonisce - «speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli. I porti - sottolinea Pessina - hanno bisogno di governance efficiente subito, il sistema logistico di un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative. Purtroppo non possiamo permetterci il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei porti. Dobbiamo essere efficienti subito anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, man mano che entreranno in servizio; dalla diga al terzo valico - chiarisce il genovese Pessina riferendosi all'opera marittima e a quella ferroviaria a servizio del **porto di Genova** - superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere subito nell'ottica del fare». «Tutti i grandi hub nord europei - conclude Pessina - sono saturi, peggio che durante la congestione da Covid; le chiatte container subiscono a Rotterdam ritardi di 77 ore prima di poter imbarcare e le grandi industrie che da anni hanno ridotto le scorte a magazzino rischiano di bloccare la produzione a causa di un sistema logistico globale che batte in testa. Se



Informare

Focus

non ora, quando? Quando far valere i tre giorni di navigazione in più fra Mediterraneo e Nord Europa, quando far valere lo spostamento a sud del baricentro dei traffici in Europa? Se perderemo questa sfida, la colpa sarà solo nostra, dei dibattiti interminabili sulle scelte dei presidenti dei porti, di una riforma che non si fa, di procedure burocratiche e doganali che tutti sono d'accordo di azzerare, ma nessuno compie mosse concrete». Di certo le accuse mosse da Pessina sono fondate, tranne quella sui «dibattiti interminabili sulle scelte dei presidenti dei porti» che mai come quest'anno sono stati così brevi, consci come sono tutti del fatto che oggi come oggi, con le leggi di oggi, i presidenti dei porti li impone il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e se non lo fa è solo per i problemi che queste nomine creano all'interno del governo e dei partiti che lo sostengono.

Informazioni Marittime

Focus

P&O (DP World) acquisisce la maggioranza di Nova Algoma Cement Carriers

Il gruppo di Dubai controllerà il 51% della joint venture fra Nova Marine (Romeo e Gozzi) e la canadese Algoma da sinistra: Antonello, Laura e Vincenzo Romeo 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 ieri 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. Condividi Tag navi Articoli correlati.



Il gruppo di Dubai controllerà il 51% della joint venture fra Nova Marine (Romeo e Gozzi) e la canadese Algoma da sinistra: Antonello, Laura e Vincenzo Romeo 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 ieri 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

Messaggero Marittimo

Focus

voli. Degno di nota l'impegno per la mobilità urbana multimodale: saranno sviluppati hub passeggeri integrati a Bolzano, Marsiglia, Nizza, Norrköping (Svezia) e Leuven (Belgio), capaci di connettere ferrovia, metropolitana, autobus e mezzi sostenibili in un'unica piattaforma di scambio. Investimenti geopolitici e rotte di solidarietà Nel quadro geopolitico, la Commissione punta a rafforzare le corsie di solidarietà con l'Ucraina, finanziando progetti ferroviari e di confine tra Slovacchia e Ucraina, nonché tra Romania e Moldavia, per facilitare gli scambi commerciali e la compatibilità tra reti (incluso l'adattamento allo scartamento ferroviario standard UE). Un ulteriore progetto, in fase di lancio, è destinato al potenziamento dell'accessibilità e della resilienza infrastrutturale nell'Artico, con focus sulle rotte sicure e sull'adattamento al cambiamento climatico in un'area sempre più strategica per la logistica globale. Le prossime tappe I contratti di finanziamento saranno finalizzati entro ottobre 2025, dopo l'adozione formale da parte della Commissione. I risultati, sebbene approvati, restano provvisori fino alla decisione definitiva di assegnazione dei fondi. Secondo i dati diffusi dalla Commissione, i progetti selezionati provengono da un totale di 258 proposte presentate entro il 21 gennaio 2025. Con questa tornata, il 95% del budget CEF 20212027 risulta già allocato. Dalla sua nascita nel 2014, il programma ha cofinanziato oltre 1.860 progetti per un totale di 47,34 miliardi di euro nel settore dei trasporti.

Rixi: Sistema portuale unito per far crescere l'Italia, serve visione nazionale

ROMA "Il trasporto marittimo italiano è destinato a crescere. Ma per farlo davvero deve abbandonare la frammentazione e ragionare come sistema Paese". È questo il messaggio chiave lanciato dal viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, intervenuto all'assemblea annuale di Assarmatori. Per Rixi, il contesto geopolitico e commerciale europeo offre un'opportunità storica: "Con la chiusura delle frontiere terrestri a Est, anche le filiere logistiche della Germania stanno guardando al Mediterraneo. Lo dimostra il rinnovato interesse di operatori tedeschi su scali come Genova e Trieste, dove ha ricordato per la prima volta si sono affacciati per investire in terminal, insieme agli ungheresi che, dopo un secolo, tornano a operare a Trieste. Anche la Francia, ha aggiunto il viceministro, attraverso il colosso logistico CMA CGM, sta cercando nuove collocazioni nei porti italiani. "Tutto questo ci dice una cosa: l'Italia è vista come una piattaforma logistica strategica per il futuro. Ma per cogliere davvero questa occasione, dobbiamo superare i localismi e puntare su una visione integrata". Un sistema unico, non scali in competizione tra loro Rixi ha ribadito che non si tratta di togliere autonomia agli scali, ma di adottare una regia nazionale coerente: "Oggi il porto di Rotterdam movimentata da solo più contenitori di tutti i porti italiani messi insieme. Questo accade anche perché da noi ci sono rivalità interne e rendite di posizione che ostacolano l'apertura del mercato e frenano lo sviluppo". In particolare, ha citato l'esempio dell'India: "Un subcontinente in forte crescita, ma con cui l'Italia ha ancora scambi limitati. Nessun porto italiano, da solo, è in grado di gestire i flussi potenziali con quell'area. Serve un sistema Paese, capace di rispondere in modo unitario e strutturato alle sfide globali".

Transizione energetica: Investimenti sì, ma manca la rete Sul fronte della transizione green, Rixi ha risposto alle sollecitazioni di Assarmatori in tema di elettrificazione delle banchine e nuovi carburanti: "Stiamo investendo un miliardo per l'elettrificazione dei moli e siamo in linea con i tempi. Ma il vero nodo è la rete nazionale: instabile, costosa e ancora troppo dipendente dal gas e dagli idrocarburi". "Paghiamo oggi ha aggiunto la scelta di aver abbandonato il nucleare. Se non ripensiamo la produzione di energia, le banchine elettrificate rischiano di rimanere inutilizzabili per mancanza di potenza o di continuità". Anche sul fronte dei nuovi carburanti, come il GNL, il viceministro ha rivendicato l'impegno del governo: "Abbiamo introdotto regole per il bunkeraggio nei porti e nei prossimi mesi inizieranno i rifornimenti delle prime navi GNV. Ma servono depositi e pianificazione nazionale. Non possiamo lasciare la programmazione solo alle singole Autorità di sistema: rischiamo squilibri, con troppe strutture in alcune zone e nessuna in altre". Serve un cambio normativo per governare il sistema Rixi ha infine sottolineato la necessità di riformare il quadro normativo: "Oggi il Ministero non ha strumenti per intervenire sulle scelte delle



Messaggero Marittimo

Focus

AdSp. È come guidare una nave senza timone. Servono norme che mantengano l'autonomia degli scali, ma che permettano anche decisioni strategiche centralizzate dove necessario. Senza questo, l'Italia rischia di avere porti di Serie A e altri di Serie B, condannando il sistema a una crescita disomogenea". E ha concluso: "Abbiamo 8.000 km di costa affacciati sul mare più trafficato del pianeta. È nostro dovere trasformare questo potenziale in leadership concreta. Ma lo faremo solo se sapremo agire con visione e coesione nazionale".

Cresce l'economia del mare, un'opportunità per i porti del Sud

Il rapporto del centro studi Srm di Intesa Sanpaolo presentato a Napoli Il commercio via mare cresce nonostante la situazione di incertezza globale, tra guerre e dazi, con un aumento del 2% nel 2024 e una previsione positiva per il 2025 e il 2026. È quanto emerge dal rapporto sull'economia marittima del centro studi Srm presentato a Napoli. Le crisi geopolitiche in atto portano a un cambiamento delle rotte, con un avanzamento di quelle regionali. In questo quadro i **porti** italiani, compresi quelli del Mezzogiorno, hanno un ruolo importante. Ad aprire i lavori, il sindaco di Napoli, Manfredi. "Il nostro porto è la più grande azienda della città - dice - il mare è una risorsa anche simbolica e identitaria". Dalla transizione energetica alla concorrenza, sono tante le sfide che gli scali marittimi del Sud dovranno affrontare. Nel servizio le interviste a Gian Maria Gros-Pietro, presidente Intesa Sanpaolo, e Paolo Scudieri, presidente Srm.



Nautica, 650mila euro su tre linee contributive per la filiera

La Giunta regionale ha approvato il regolamento con cui vengono disciplinati i finanziamenti in attuazione della nuova legge entrata in vigore lo scorso 1 gennaio per il rilancio del settore. Approvato dalla Giunta regionale il regolamento con cui vengono disciplinate tre diverse linee contributive riservate al settore della nautica in attuazione della nuova legge entrata in vigore lo scorso 1 gennaio. "La Regione Friuli Venezia Giulia compie un nuovo e importante passo a favore della crescita e della valorizzazione del comparto nautico locale. Con questo Regolamento attuativo mettiamo a disposizione 650 mila euro per tre nuovi canali contributivi dedicati alle imprese della cantieristica, alle darsene e ai **porti** marini e più in generale alla promozione del settore" - è il commento dell'assessore regionale alle Attività produttive e turismo Sergio Emidio Bini. "Con questi tre bandi, che verranno aperti a breve, la Regione intende rafforzare l'intero comparto nautico, favorendo competitività, sostenibilità e attrattività, in un'ottica di sviluppo economico integrato e di valorizzazione delle eccellenze territoriali" rimarca Bini. Tre canali contributivi. Con un primo canale si dà sostegno alla competitività e agli investimenti delle imprese della filiera cantieristica e della nautica da diporto, con una dotazione di 200mila euro. Il secondo canale riguarda l'innovazione nei **porti** turistici, darsene, marine e ormeggi nautici: sono stati stanziati 300mila euro per promuovere progetti di ammodernamento e innovazione delle strutture e dei servizi turistico-nautici regionali. Il terzo canale sostiene la promozione del settore nautico: grazie a una dotazione di 150mila euro, gestita tramite concessione delegata a PromoTurismoFVG, saranno sostenute iniziative di valorizzazione, comunicazione e promozione dell'offerta nautica del territorio. Beneficiari e spese ammissibili. In merito al primo canale, i soggetti beneficiari sono le PMI manifatturiere, compresa subfornitura, appartenenti alla filiera della cantieristica e della nautica da diporto, con sede legale o operativa in FVG. L'intensità dell'aiuto è pari al 25% della spesa ammissibile a fondo perduto. Le spese ammissibili sono le prestazioni di servizi; acquisto di strumenti, macchinari, attrezzature e beni immateriali per il periodo di utilizzo nell'ambito del progetto, realizzazione di prototipi, materiali di consumo; spese per l'ottenimento e la convalida di brevetti di proprietà dell'impresa; spese per la costituzione, l'avvio e lo sviluppo di reti d'impresa e start up; le consulenze di enti di ricerca e altri soggetti qualificati, in questo caso fino ad un massimo del 20% della spesa. La seconda linea è rivolta a proprietari e gestori, pubblici e privati, di **porti** turistici, darsene, marine e ormeggi nautici afferenti al comparto nautico situati in Friuli Venezia Giulia. L'intensità del contributo è pari all'80% della spesa ammissibile e fino a un massimo di 100mila euro. Un ulteriore 20% di aiuto è previsto in caso di miglioramento di almeno una classe energetica.



La Giunta regionale ha approvato il regolamento con cui vengono disciplinati i finanziamenti in attuazione della nuova legge entrata in vigore lo scorso 1 gennaio per il rilancio del settore. Approvato dalla Giunta regionale il regolamento con cui vengono disciplinate tre diverse linee contributive riservate al settore della nautica in attuazione della nuova legge entrata in vigore lo scorso 1 gennaio. "La Regione Friuli Venezia Giulia compie un nuovo e importante passo a favore della crescita e della valorizzazione del comparto nautico locale. Con questo Regolamento attuativo mettiamo a disposizione 650 mila euro per tre nuovi canali contributivi dedicati alle imprese della cantieristica, alle darsene e ai porti marini e più in generale alla promozione del settore" - è il commento dell'assessore regionale alle Attività produttive e turismo Sergio Emidio Bini. "Con questi tre bandi, che verranno aperti a breve, la Regione intende rafforzare l'intero comparto nautico, favorendo competitività, sostenibilità e attrattività, in un'ottica di sviluppo economico integrato e di valorizzazione delle eccellenze territoriali" rimarca Bini. Tre canali contributivi. Con un primo canale si dà sostegno alla competitività e agli investimenti delle imprese della filiera cantieristica e della nautica da diporto, con una dotazione di 200mila euro. Il secondo canale riguarda l'innovazione nei porti turistici, darsene, marine e ormeggi nautici: sono stati stanziati 300mila euro per promuovere progetti di ammodernamento e innovazione delle strutture e dei servizi turistico-nautici regionali. Il terzo canale sostiene la promozione del settore nautico: grazie a una dotazione di 150mila euro, gestita tramite concessione delegata a PromoTurismoFVG, saranno sostenute iniziative di valorizzazione, comunicazione e promozione dell'offerta nautica del territorio. Beneficiari e spese ammissibili. In merito al primo canale, i soggetti beneficiari sono le PMI manifatturiere, compresa subfornitura, appartenenti alla filiera della cantieristica e della nautica da diporto, con sede legale o operativa in FVG. L'intensità dell'aiuto è pari al 25% della spesa

Rai News

Focus

Sono finanziabili interventi di innovazione tecnologica, rinnovo delle attrezzature e degli impianti, ristrutturazione e ammodernamento degli immobili, miglioramento qualitativo dei servizi al fine di sostenere la nautica e il suo indotto. Sono incluse nelle spese ammissibili gli interventi di ristrutturazione manutenzione, inclusi gli impianti per l'aumento dell'efficienza energetica e l'innovazione tecnologica; la realizzazione di parcheggi a servizio dell'area; gli arredi interni ed esterni; l'acquisto di attrezzature e macchinari; le spese tecniche e di collaudo, nella misura massima del 20%. La terza linea contributiva è rivolta sempre a proprietari e gestori, pubblici e privati, di **porti** turistici, darsene, marine e ormeggi nautici afferenti al comparto nautico situati in Friuli Venezia Giulia e scuole nautiche. L'importo massimo concedibile va da 2mila a 5mila euro per la realizzazione di eventi e manifestazioni finalizzati allo sviluppo e alla promozione della nautica da diporto, del turismo nautico, della cultura, della storia e della tradizione del mare, dei laghi e dei fiumi del territorio e delle collegate attività economiche, coerenti con il Programma annuale della nautica di PromoTurismoFVG.

Pessina (Federagenti): "Sistema logistico europeo in tilt. Ora tocca a noi non buttare al vento la grande occasione"

- Il minuetto sui dazi, sommato all'ondata di calore e quindi a una siccità che rischia di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee. Il tutto sommato a un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai **porti** americani. Questo è il quadro di riferimento. Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nord europeo, che fa perno su **porti** come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai un evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche. "E - secondo Paolo Pessina, presidente di Federagenti - questa situazione che ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba, schiude una opportunità insperata per i **porti** del Mediterraneo e italiani in particolare". "Un'opportunità unica - sottolinea Pessina - che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto. In questo quadro di riferimento - afferma ancora il presidente di Federagenti - speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli. I **porti** hanno bisogno di governance efficiente subito, il sistema logistico di un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative. Purtroppo non possiamo permetterci il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei **porti**. Dobbiamo essere efficienti subito anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, ma mano che entreranno in servizio; dalla diga al terzo valico, superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere subito nell'ottica del fare". "Tutti i grandi hub nord europei - conclude Pessina - sono saturi, peggio che durante la congestione da Covid; le chiatte container subiscono a Rotterdam ritardi di 77 ore prima di poter imbarcare e le grandi industrie che da anni hanno ridotto le scorte a magazzino rischiano di bloccare la produzione a causa di un sistema logistico globale che batte in testa. Se non ora, quando? Quando far valere i tre giorni di navigazione in più fra Mediterraneo e Nord Europa, quando far valere lo spostamento a sud del baricentro dei traffici in Europa? Se perderemo questa sfida, la colpa sarà solo nostra, dei dibattiti interminabili sulle scelte dei presidenti dei **porti**, di una riforma che non si fa, di procedure burocratiche e doganali che tutti sono d'accordo di azzerare, ma nessuno compie mosse concrete."



- Il minuetto sui dazi, sommato all'ondata di calore e quindi a una siccità che rischia di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee. Il tutto sommato a un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai porti americani. Questo è il quadro di riferimento. Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nord europeo, che fa perno su porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai un evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche. "E - secondo Paolo Pessina, presidente di Federagenti - questa situazione che ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba, schiude una opportunità insperata per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare". "Un'opportunità unica - sottolinea Pessina - che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto. In questo quadro di riferimento - afferma ancora il presidente di Federagenti - speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli. I porti hanno bisogno di governance efficiente subito, il sistema logistico di un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative. Purtroppo non possiamo permetterci il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei porti. Dobbiamo essere efficienti subito anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, ma mano che entreranno in servizio; dalla diga al terzo valico, superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere subito nell'ottica del fare". "Tutti i grandi hub nord europei - conclude Pessina - sono saturi, peggio che durante la congestione da Covid; le chiatte container

Shipping Italy

Focus

"Nei porti italiani, al di là dei proclami, la disparità la fa ancora da padrona"

Contributo a cura di Fabrizio Vettosi * managing director Vsl Club SpA È indubbio che la portualità Italiana stia vivendo un momento di grande caos. Ciò appare quasi un paradosso se si pensa che l'input del regolatore, ormai comunicato da svariati anni, è quello della ricerca di uniformità e certezza delle regole in nome, anche, di una visione olistica e strategica che dovrebbe portare al miglior uso delle risorse pubbliche investite nelle infrastrutture portuali. Al momento, tuttavia, l'unica certezza che abbiamo è la granitica impostazione offertaci dalla riforma del Dlgs. 169/2016 (c.d. "Riforma Delrio), mentre ciò che abbiamo visto successivamente si è materializzato in una sorta di Far West tra Mit, Art e le 16 Adsp. In questo quadro, purtroppo, ogni tanto ci si dimentica che vi sono concessionari ed investitori che con grandi sforzi sostengono investimenti ed occupazione. Le mie riflessioni non derivano dalla teoria di chi partecipa alle conferenze, ma è la modesta testimonianza di chi gira (anche in questi giorni di terribile canicola) per i terminals analizzandone performance e prospettive di sviluppo cercando di investire capitali di terzi (cosa più difficile rispetto ai propri). Un collega di un fondo infrastrutturale internazionale mi faceva notare come da un mio studio risultasse che i valori dei terminals italiani si stimasse in un 20% in meno rispetto a quelli di altri paesi (nord Europa e far east), ciò proprio in virtù dell'incertezza dominante relativamente non solo alla durata delle concessioni, bensì all'intricato e difforme iter di accesso alle attività e servizi portuali. Tralascio i casi limite in cui un concessionario scopre all'improvviso di non avere più diritto ad usufruire di una concessione, e mi limito a casi vissuti di palese difformità di iter concorsuale ed autorizzativo tra le diverse Adsp. Ciò induce ulteriore riflessione alla luce del fatto che, in teoria, avremmo qualche strumento regolatorio in più offertoci dalle norme post 2016, ovvero: Il Regolamento sulle Concessioni (DM 202/2022); le linee-guida Mit (DM 110/2023); le ben note circolari Art 57 e 69. Forse ciò che manca è una guida che imponga l'applicazione omogenea di tali strumenti che non devono prevalere l'uno sull'altro (dibattito aperto sul ruolo non regolatorio dell'Art), bensì integrarsi per le rispettive competenze. Ritornando all'origine del problema, la mancanza dell'autorevole guida non è da ravvisarsi nell'incompetenza bensì, come acutamente osservato recentemente da Stefano **Messina**, nel fatto che la guida della portualità Italiana si è trasformata in un "parlamentino" sede di ripicche e contro-ripicche. Rendo con un esempio banale le fattispecie che viviamo quotidianamente da investitori nel settore: le Adsp avevano 12 mesi per recepire nei propri regolamenti quanto previsto nel regolamento sulle concessioni e le relative linee-guida. Non tutte lo hanno fatto, e in alcuni casi s'è trattato più di maquillage che di un effettivo recepimento della nuova normativa, con la conseguenza che la difformità di approccio è cresciuta anziché



Porti Vettosi (Vsl Club) denuncia e dimostra come a dispetto di norme e regolamenti l'amministrazione centrale non riesca a coordinare le periferiche di Redazione SHIPPING ITALY. Contributo a cura di Fabrizio Vettosi * managing director Vsl Club SpA È indubbio che la portualità Italiana stia vivendo un momento di grande caos. Ciò appare quasi un paradosso se si pensa che l'input del regolatore, ormai comunicato da svariati anni, è quello della ricerca di uniformità e certezza delle regole in nome, anche, di una visione olistica e strategica che dovrebbe portare al miglior uso delle risorse pubbliche investite nelle infrastrutture portuali. Al momento, tuttavia, l'unica certezza che abbiamo è la granitica impostazione offertaci dalla riforma del Dlgs. 169/2016 (c.d. "Riforma Delrio), mentre ciò che abbiamo visto successivamente si è materializzato in una sorta di Far West tra Mit, Art e le 16 Adsp. In questo quadro, purtroppo, ogni tanto ci si dimentica che vi sono concessionari ed investitori che con grandi sforzi sostengono investimenti ed occupazione. Le mie riflessioni non derivano dalla teoria di chi partecipa alle conferenze, ma è la modesta testimonianza di chi gira (anche in questi giorni di terribile canicola) per i terminals analizzandone performance e prospettive di sviluppo cercando di investire capitali di terzi (cosa più difficile rispetto ai propri). Un collega di un fondo infrastrutturale internazionale mi faceva notare come da un mio studio risultasse che i valori dei terminals italiani si stimasse in un 20% in meno rispetto a quelli di altri paesi (nord Europa e far east), ciò proprio in virtù dell'incertezza dominante relativamente non solo alla durata delle concessioni, bensì all'intricato e difforme iter di accesso alle attività e servizi portuali. Tralascio i casi limite in cui un concessionario scopre all'improvviso di non avere più diritto ad usufruire di una concessione, e mi limito a casi vissuti di palese difformità di iter concorsuale ed autorizzativo tra le diverse Adsp. Ciò induce ulteriore riflessione alla

Shipping Italy

Focus

diminuire. Un ulteriore piccolo esempio su tutti, ma molto esplicativo: la nuova norma prevede che per durate superiori ai 10 anni debba essere chiesto il parere dell'Art, ma ciò avviene saltuariamente; ancor più dirompente è tuttavia la norma che prevede che, per concessioni superiori a 4 anni, vi sia l'asseverazione del Pef (Piano economico-finanziario) da parte di un istituto di credito anziché di una società di revisione. Anche questa norma viene applicata difformemente Tra le varie Adsp, con conseguenti disparità di trattamento in termini di complessità, tempi e costi. Trovare un istituto di credito disposto ad asseverare un Pef in ambito portuale è difficilissimo per mancanza di know-how e responsabilità. Infatti, gli accadimenti degli ultimi anni non hanno certo contribuito a rilassare l'ambiente bancario nei confronti delle tematiche portuali, soprattutto se l'oggetto in discussione si traduce in una dichiarazione di responsabilità (l'asseverazione). Se è vero che l'ambizione del nostro Governo è quella, più volte dichiarata, di voler attrarre investitori internazionali, è giusto che si sappia che questi non pretendono garanzie di rendimento, bensì omogeneità e certezza di iter, durate e tempi al fine di avere conforto e visibilità sui piani predisposti e sui propri orizzonti di investimento. Se non si parte da ciò, giocheremo sempre in serie b, pur avendo aziende molto belle, ben condotte e un patrimonio di competenze rilevante.

The Medi Telegraph

Focus

Deandreis (Srm): "L'economia marittima è strategica, puntare su sostenibilità e intermodalità e valorizzare i porti"

"È significativo che i porti italiani nel 2024 abbiano movimentato volumi in crescita - ha detto Deandreis - dimostrando così la resilienza degli armatori e delle infrastrutture" **Napoli** - "L'import-export mondiale e i prodotti energetici viaggiano via nave e l'economia marittima rappresenta una lente attraverso cui analizzare le tensioni geopolitiche, i dazi e il loro impatto. Per l'Italia un settore strategico, spesso poco considerato, ma che invece genera 65 miliardi di valore aggiunto diretto oltre ad essere un pilastro per il nostro export". Lo ha detto Massimo Deandreis, direttore generale Srm, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, presentando oggi a **Napoli** il rapporto annuale sull'economia marittima, che offre un quadro della portualità, dello shipping e della logistica nel più ampio contesto del Mediterraneo e internazionale. "È significativo che i porti italiani nel 2024 abbiano movimentato volumi in crescita - ha proseguito Deandreis - dimostrando così la resilienza degli armatori e delle infrastrutture". A suo avviso, ora, "occorre proseguire puntando su sostenibilità ed intermodalità. E valorizzando i porti come hub energetici. Queste sono le direttrici di marcia per diventare più efficienti. Ma occorre anche porre attenzione a nuovi ambiti: per questo, dal prossimo anno, Srm estenderà i propri studi anche alle tematiche connesse al sotto-mare, che anche per gli aspetti tecnologici, stanno diventando sempre più importanti e strategiche". "Il commercio via mare globale è aumentato del 2,1% nel 2024, raggiungendo 12,6 miliardi di tonnellate e crescerà in un range tra lo 0,2% nel 2025 e +1,5% nel 2026. La situazione di incertezza dell'economia globale, a causa di guerre e dazi, non ferma la crescita". È quanto emerge dal dodicesimo Rapporto Annuale 'Italian Maritime Economy' di Srm (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), intitolato quest'anno 'Protezionismo e dazi: impatti su shipping globale e modelli portuali. Il Mediterraneo al centro degli scenari tra intermodalità e sostenibilità', presentato presso le Gallerie d'Italia di **Napoli**.



"È significativo che i porti italiani nel 2024 abbiano movimentato volumi in crescita - ha detto Deandreis - dimostrando così la resilienza degli armatori e delle infrastrutture" **Napoli** - "L'import-export mondiale e i prodotti energetici viaggiano via nave e l'economia marittima rappresenta una lente attraverso cui analizzare le tensioni geopolitiche, i dazi e il loro impatto. Per l'Italia un settore strategico, spesso poco considerato, ma che invece genera 65 miliardi di valore aggiunto diretto oltre ad essere un pilastro per il nostro export". Lo ha detto Massimo Deandreis, direttore generale Srm, centro studi collegato al gruppo Intesa Sanpaolo, presentando oggi a **Napoli** il rapporto annuale sull'economia marittima, che offre un quadro della portualità, dello shipping e della logistica nel più ampio contesto del Mediterraneo e internazionale. "È significativo che i porti italiani nel 2024 abbiano movimentato volumi in crescita - ha proseguito Deandreis - dimostrando così la resilienza degli armatori e delle infrastrutture". A suo avviso, ora, "occorre proseguire puntando su sostenibilità ed intermodalità. E valorizzando i porti come hub energetici. Queste sono le direttrici di marcia per diventare più efficienti. Ma occorre anche porre attenzione a nuovi ambiti: per questo, dal prossimo anno, Srm estenderà i propri studi anche alle tematiche connesse al sotto-mare, che anche per gli aspetti tecnologici, stanno diventando sempre più importanti e strategiche". "Il commercio via mare globale è aumentato del 2,1% nel 2024, raggiungendo 12,6 miliardi di tonnellate e crescerà in un range tra lo 0,2% nel 2025 e +1,5% nel 2026. La situazione di incertezza dell'economia globale, a causa di guerre e dazi, non ferma la crescita". È quanto emerge dal dodicesimo Rapporto Annuale 'Italian Maritime Economy' di Srm (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo), intitolato quest'anno 'Protezionismo e dazi: impatti su shipping globale e modelli portuali. Il Mediterraneo al centro degli scenari tra intermodalità e sostenibilità', presentato

The Medi Telegraph

Focus

Dazi, Pessina (Federagenti): "Sistema logistico nordeuropeo in tilt, occasione da non gettare per i porti italiani"

"Porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa sono sotto stress, con una evidente contrazione dei livelli di efficienza" **Genova** - "Il minuetto sui dazi, sommato all'ondata di calore e quindi a una siccità che rischia di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee. Il tutto sommato a un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai porti americani. Questo è il quadro di riferimento. Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nordeuropeo, che fa perno su porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai una evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche". Così Federagenti in una nota. "E - secondo Paolo Pessina, presidente di Federagenti - questa situazione che ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba, schiude una opportunità insperata per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare". "Un'opportunità unica - sottolinea Pessina - che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto. In questo quadro di riferimento - afferma ancora il presidente di Federagenti - speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli. I porti hanno bisogno di governance efficiente subito, il sistema logistico di un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative. Purtroppo non possiamo permetterci il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei porti. Dobbiamo essere efficienti subito anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, ma mano che entreranno in servizio; dalla diga al terzo valico, superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere subito nell'ottica del fare". "Tutti i grandi hub nord europei - conclude Pessina - sono saturi, peggio che durante la congestione da Covid; le chiatte container subiscono a Rotterdam ritardi di 77 ore prima di poter imbarcare e le grandi industrie che da anni hanno ridotto le scorte a magazzino rischiano di bloccare la produzione a causa di un sistema logistico globale che batte in testa. Se non ora, quando? Quando far valere i tre giorni di navigazione in più fra Mediterraneo e Nord Europa, quando far valere lo spostamento a sud del baricentro dei traffici in Europa? Se perderemo questa sfida, la colpa sarà solo nostra, dei dibattiti interminabili sulle scelte dei presidenti dei porti, di una riforma che non si fa, di procedure burocratiche e doganali che tutti sono d'accordo di azzerare, ma nessuno compie mosse concrete".



"Porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa sono sotto stress, con una evidente contrazione dei livelli di efficienza" Genova - "Il minuetto sui dazi, sommato all'ondata di calore e quindi a una siccità che rischia di condizionare la navigabilità delle più importanti vie d'acqua europee. Il tutto sommato a un aumento record delle esportazioni dall'Asia all'Europa con parziale dirottamento di flussi che prima erano destinati ai porti americani. Questo è il quadro di riferimento. Non si può ancora parlare di crisi, ma di certo il sistema logistico nordeuropeo, che fa perno su porti come Rotterdam, Amburgo, Anversa, è sotto stress, con ormai una evidente contrazione dei livelli di efficienza, fenomeno di congestionamento, attese anche per le grandi navi oceaniche". Così Federagenti in una nota. "E - secondo Paolo Pessina, presidente di Federagenti - questa situazione che ha precedenti durante la crisi causata dal Covid e quindi con la brusca diminuzione del pescaggio di fiumi come il Reno e l'Elba, schiude una opportunità insperata per i porti del Mediterraneo e italiani in particolare". "Un'opportunità unica - sottolinea Pessina - che potrebbe consolidarsi con il ritorno in piena operatività di Suez oltre che ovviamente con un processo di pacificazione nelle aree travolte dalle crisi geo-politiche in atto. In questo quadro di riferimento - afferma ancora il presidente di Federagenti - speriamo, come spesso accaduto in passato, di non farci male da soli. I porti hanno bisogno di governance efficiente subito, il sistema logistico di un abbattimento dei vincoli burocratici, anche utilizzando l'arma dei decreti e persino delle circolari amministrative. Purtroppo non possiamo permetterci il lusso di attendere i tempi comunque lunghi di una riforma dei porti. Dobbiamo essere efficienti subito anche per porre le basi di un utilizzo economicamente vantaggioso delle nuove infrastrutture in costruzione, ma mano che entreranno in servizio; dalla diga al terzo valico, superando anche ogni esitazione relativa ai nodi autostradali da sciogliere

The Medi Telegraph

Focus

C'è un piano per i traghetti made in Italy. "Battiamo i coreani grazie all'IA"

Rixi: "È arrivato il momento di aprire un confronto serio in Europa per introdurre strumenti di flessibilità che consentano agli Stati membri di accompagnare gli investimenti strategici nel rinnovo delle flotte" Sulla rotta per riportare la costruzioni dei traghetti in Italia, ci sono diverse secche dove anche la nave salpata con le migliori intenzioni rischia di arenarsi. Il costo, gli slot e la mannaia dell'Europa sugli aiuti di Stato. Eppure l'idea è tornata al centro del dibattito del settore. Il pressing del governo «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: o corre superare i vincoli attuali sugli aiuti di Stato, oggi anacronistici di fronte a mercati globali dove altri attori possono contare su forti sostegni pubblici». La rotta è tracciata dal viceministro Edoardo Rixi. Una sorta di Jones Act per tornare a produrre ferry anche nel nostro Paese. «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» ha detto ancora Rixi. Oggi in Italia si costruiscono ancora questo tipo di navi il cantiere Visentini, in Adriatico, continua a sfornare traghetti. Ma il discorso è più ampio e riguarda complessivamente il sistema navalmeccanico italiano. Il riferimento è a Fincantieri: oggi il colosso guidato da Pierroberto Folgiero è assai impegnato su altri fronti: la difesa e le crociere, come peraltro aveva anticipato Blue Economy nelle scorse settimane, con la conversione dei cantieri di Palermo e Castellammare per il mercato militare (in grande ascesa). Sul civile, i numeri pubblicati dalla nostra testata, indicano come le compagnie per far fronte alla crescente domanda, dovranno continuare a ordinare nuove navi. In sintesi: i cantieri sono ingolfati e aprire slot per costruire traghetti non sembra una strada percorribile. I ferry hanno poco valore aggiunto e solo in Asia la costruzione riesce ad essere competitiva. Ecco perché bisogna trovare la strada giusta. Le vie possibili Le compagnie raccolgono la sfida. E Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Gnv, spiega: «Serve innanzitutto eliminare il 30% del tetto degli aiuti di Stato imposto da Bruxelles: è questa la principale difficoltà. Se vogliamo garantire la continuità territoriale, e lo vogliamo fare con navi costruite in Estremo Oriente, serve una riflessione profonda. Non solo per l'industria cantieristica italiana ed europea, sostenuta prevalentemente dal comparto commerciale, ma anche per garantire i collegamenti territoriali. Dobbiamo rinnovare le flotte.



07/05/2025 01:02

Simone Gallotti

Rixi: "È arrivato il momento di aprire un confronto serio in Europa per introdurre strumenti di flessibilità che consentano agli Stati membri di accompagnare gli investimenti strategici nel rinnovo delle flotte" Sulla rotta per riportare la costruzioni dei traghetti in Italia, ci sono diverse secche dove anche la nave salpata con le migliori intenzioni rischia di arenarsi. Il costo, gli slot e la mannaia dell'Europa sugli aiuti di Stato. Eppure l'idea è tornata al centro del dibattito del settore. Il pressing del governo «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: o corre superare i vincoli attuali sugli aiuti di Stato, oggi anacronistici di fronte a mercati globali dove altri attori possono contare su forti sostegni pubblici». La rotta è tracciata dal viceministro Edoardo Rixi. Una sorta di Jones Act per tornare a produrre ferry anche nel nostro Paese. «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» ha detto ancora Rixi. Oggi in Italia si costruiscono ancora questo tipo di navi il cantiere Visentini, in Adriatico, continua a sfornare traghetti. Ma il discorso è più ampio e riguarda complessivamente il sistema navalmeccanico italiano. Il riferimento è a Fincantieri: oggi il colosso guidato da Pierroberto Folgiero è assai impegnato su altri fronti: la difesa e le crociere, come peraltro aveva anticipato Blue Economy nelle scorse settimane, con la conversione dei cantieri di Palermo e Castellammare per il mercato militare (in grande ascesa).

The Medi Telegraph

Focus

Parliamo tanto di sostenibilità, ambiente, emissioni ma questo settore non ha i fondi per farlo. O troviamo degli aiuti, oppure soluzioni pratiche per tornare a costruire le navi in Europa. Altrimenti, saremo costretti a farlo all'estero». Vago: "Costruire traghetti in Italia? Serve un sostegno. E bisogna eliminare il tetto agli aiuti di Stato" Catani (Gnv): "A giorni la nuova linea tra Civitavecchia e la Tunisia" Una seconda via potrebbe essere lo sfruttamento delle nuove tecnologie: in particolare della "nave senziente". Folgiero, ieri a **Genova** al convegno organizzato dalla Uilm Liguria, ha spiegato: «È il modo per creare quel valore aggiunto che permette di competere con, ad esempio, la Corea, che può permettersi di fare navi a costi molto inferiori. La competizione in questa parte di mondo - ha aggiunto l'ad - deve avvenire su prodotti che hanno sempre più attributi e capacità di essere distintivi. Se cerchiamo di competere sul salario, sul costo del lavoro e sul costo dell'energia delle navi, faremo fatica». -.